Wiesław Nowikowski Jan Cichocki

# Zakłady Rowerowe ROMET w Poznaniu 1932 – 2005

## Historia i produkcja

Poznań 2011

Opracowano na potrzeby
**Archiwum Historii Techniki Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich, Oddział w Poznaniu.**

# SPIS TREŚCI

1. Historia zakładu…….5
   1.1. Okres międzywojenny……..…5
   1.2. Okres okupacji niemieckiej…….……5
   1.3. Odbudowa……...6
   1.4. Początki Zakładów Rowerowych w Poznaniu, okres lat 1949-1960..6
   1.5. Okres intensywnego rozwoju lat 1960-1974……...7
   1.6. Lata 1974-1989……...9
   1.7. Okres transformacji, lata 1990-2005……11

2. Organizacja zakładu……13

3. Zaplecze techniczne zakładu. ……..15
   3.1. Kadra techniczna. ……15
   3.2. Służby utrzymania ruchu…….....16
   3.3. Gospodarka Narzędziowa……17
   3.4. Oddział Budowy Maszyn i Urządzeń Nietypowych……...……17
   3.5. Zaplecze techniczne wydziałów produkcyjnych……..18
   3.6. Kontrola Techniczna Zakładu…….....18

4. Asortyment produkcji …….……19
   4.1. Szprychy i nakrętki szprychowe .....…….. 20
   4.2. Łańcuchy napędowe i wyroby pochodne .....……20
   4.3. Zestawy naprawcze rozrządu ……..23
   4.4. Piasty rowerowe i inne elementy napędowe rowerów……24
   4.5. Elementy oświetlenia rowerowego……..26
   4.6. Narzędzia rowerowe…….....30
   4.7. Rowerki dziecięce i inne podobne pojazdy. ……...….31

5. Techniki wytwarzania …….35
   5.1. Łańcuchy……..35
   5.2. Piasty…….……...41
   5.3. Oświetlenie rowerowego……..……43
   5.4. Rowery……..……...44

6. Zaplecze pomocnicze zakładu……45

7. Zaplecze socjalne zakładu……...45

8. Organizacje społeczne i ich działalność…….…48
   8.1 Zakładowe Koło SIMP…….……48

8.2. Zakładowy Klub KTIR…….53
8.3. Inne organizacje……54

9. Z. R. ROMET Poznań w tabelach i liczbach……...54
9.1. Kierownictwo zakładu w latach 1949 – 2005 .....54
9.2. Zatrudnienie w liczbach. …….....55
9.3. Wyroby w liczbach. …….....55
9.4. Imprezy społeczne:
- „Majówki i pikniki rowerowe”. …….....55
- „Rajdy rowerowe”. …….....57

10. Co Wiemy o Romecie dzisiaj……..59

11.Wiersz – fraszka Lecha Konopińskiego na 40 lecie ROMETU……59

# 1. Historia zakładu

## 1.1. Okres międzywojenny

Zakłady Rowerowe „Romet" – Zakład w Poznaniu wywodzi się z Fabryki Elementów i Baterii W. Tomaszewski i Ska w Poznaniu, zwanej w następnym okresie Zakładami „**Centra"**.
W 1932 roku właściciel firmy „Centra", pan Wacław Tomaszewski przy fabryce baterii utworzył dział metalowy.
Dział ten rozpoczął produkcję łańcuchów rowerowych oraz szprych i nakrętek szprychowych. Uruchomienie produkcji części rowerowych podyktowane było potrzebami rozwijającej się w Polsce produkcji rowerów.
W tym celu na przełomie lat 1932/33 pan Tomaszewski zakupił posesję przy ul. Grochowe Łąki 6, którą połączył z dotychczas użytkowanym obiektem przy ul. Małe Garbary 8.
Do wybuchu II wojny światowej zakład jako całość pracował już w niezmienionych warunkach lokalowych. Właściciel nie zaniechał jednak dalszego rozwoju fabryki, przede wszystkim mechanizował produkcję i polepszał warunki pracy.
W latach 1938 – 1939 produkcja miesięczna działu metalowego wynosiła oprócz szprych, nakrętek do szprych i innych drobnych detali –1000 łańcuchów rowerowych, a załoga liczyła wówczas 162 pracowników.
Rozpatrując przedwojenny okres istnienia zakładu i jego rozwój należy bezstronnie przyznać, że mimo panującego kryzysu i konkurencji zakład pana Tomaszewskiego był przodującym w kraju zakładem w swojej branży.

## 1.2. Okres okupacji niemieckiej

W roku 1939 w obliczu zaostrzającej się sytuacji międzynarodowej pan Wacław Tomaszewski zaczął myśleć o ewakuowaniu swojej fabryki do Centralnego Okręgu Przemysłowego.
Niestety stało się inaczej. Nikt nie przewidywał, że nawałnica wojsk niemieckich tak szybko przejdzie przez nasz kraj.
Nie pomogły próby ratowania dorobku, i już 1 września 1939 roku Zakład został unieruchomiony.
Po zajęciu Poznania przez wojska niemieckie, wadze okupacyjne mianowały nowy zarząd fabryki.
Produkcja rowerowa była kontynuowana w szczególności na potrzeby wojska.

## 1.3. Odbudowa

W lutym 1945 roku w skutek działań wojennych pomieszczenia fabryczne wraz z większością maszyn uległy spaleniu.
Załoga natychmiast przystąpiła do odgruzowania i odbudowy zniszczonych pomieszczeń i parku maszynowego. W tym okresie fabryka „Centra" zostaje podzielona na trzy oddzielne zakłady i dział metalowy; przedsiębiorstwo prywatne pana Wacława Tomaszewskiego.
Produkowano tam wówczas łańcuchy rowerowe, szprychy i nakrętki do szprych, tzw. nyple.

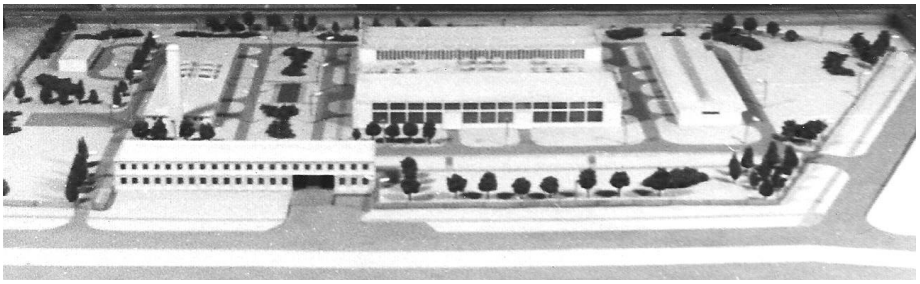
## 1.4. Początki Zakładów Rowerowych w Poznaniu, okres lat 1949—1960

W roku 1949 nastąpiło upaństwowienie firmy pana Wacława Tomaszewskiego i fabryka otrzymała nazwę: Zjednoczone Zakłady Rowerowe – Zakład nr 7 w Poznaniu, wchodząc równocześnie w skład wielozakładowego przedsiębiorstwa, Zjednoczonych Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy.
Załoga zakładu liczyła wówczas 184 osoby, a produkcję wykonywano w prymitywnych warunkach, w pomieszczeniach fabrycznych przy ul. Małe Garbary 8.

Fot.1 Obiekty zakładu przy ul. Małe Garbary 8.

W roku 1951 do zakładu włączono dwa samodzielne zakłady Zjednoczonych Zakładów Rowerowych w Bydgoszczy, a mianowicie : Zakład nr 8 przy ul. Warszawskiej produkujący łańcuchy motocyklowe (przedwojenne prywatne przedsiębiorstwo: „Warsztaty Mechaniczne" inż. L. Pawlaka w Poznaniu), i Zakład nr 9 w Krakowie, produkujący łańcuchy rowerowe (przedwojenna firma „Orion").

Jednocześnie produkcję szprych i nypli wraz z parkiem maszynowym przekazano do Zakładów Rowerowych w Czechowicach.
W 1951 roku Zakłady H. Cegielskiego w Poznaniu przekazują dla nowo tworzącego się zakładu: Żabikowskiej Fabryki Piast Rowerowych w Żabikowie produkcję piast „torpedo”. Żabikowska Fabryka Piast Rowerowych w 1954 roku zostaje przejęta przez Zjednoczone Zakłady Rowerowe w Bydgoszczy i otrzymuje nazwę : Zjednoczone Zakłady Rowerowe – Zakład nr 10 w Luboniu.
W 1960 roku zostają połączenie Zakłady nr 7 i nr 10 i niemal równocześnie następuje przeniesienie produkcji Zakładu nr 7 z Garbar do nowo wybudowanych pomieszczeń przy ul. Serbskiej w Poznaniu.



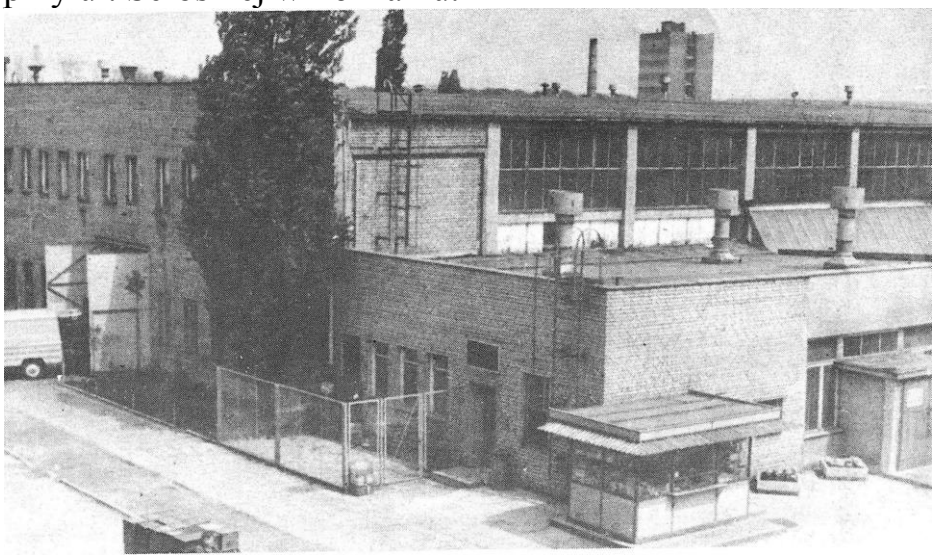
Fot.2 Obiekty przy ul. Serbskiej, makieta.

W roku tym ( po połączeniu ) zakład wyprodukował 261 tyś piast „torpedo”, 519 ton łańcuchów i pierwsze partie kół wolnobiegowych.
Załoga liczyła wówczas 805 pracowników.

## 1.5. Lata 1960---1974

W następnych latach następuje intensywne wprowadzanie automatyzacji procesów technologicznych, szczególnie w produkcji łańcuchów, oraz dynamiczny rozwój asortymentu i ilości produkcji.
Stopniowo eliminowano mało wydajną i ciężką prace ręczna, zastępując ją montażem automatycznym na bazie automatów produkowanych we własnym zakresie, przy współudziale ZZR Bydgoszcz, a także poprzez zakupy inwestycyjne z krajów zachodnich.
Kolejnym etapem rozwoju asortymentu było przejecie produkcji trzyczęściowego oświetlenia rowerowego (lampa przednia, lampa tylna, prądnica) z Zakładów HCP.
Produkcja ta zestała zlokalizowana w nowo pozyskanym obiekcie w Luboniu, przy ul. Powstańców Wielkopolskich.
Wówczas podjęto i zrealizowano także I etap rozbudowy zakładu, który obejmował: przy ul. Serbskiej dodatkową halę do produkcji piast oraz część socjalną zawierającą szatnie, umywalnie i bufet zakładowy, a w Luboniu nową hale produkcyjną pod produkcję piast.

Rozbudowa ta była związana z przejęciem w 1969 roku z Zakładów Metalowych „Łucznik” w Radomiu produkcji produkowanych tam dotąd piast, wraz z całym parkiem maszynowym.
Zakład w Poznaniu stał się wówczas jedynym w kraju producentem piast samohamownych „torpedo” .
Następuje również wówczas częściowe przeniesieni produkcji części piast do obiektów przy ul. Serbskiej w Poznaniu.



Fot.3 Hala wydziału W2 przy ul. Serbskiej.

Fot.4 Hala W2, strona południowa.

W roku 1970 następuje modernizacja procesów galwanicznych poprzez zakup i instalacje automatu galwanicznego produkcji Brytyjskiej „EFKO” na powłoki nikiel chrom.
Pod koniec lat 60- tych uruchomiona została produkcja łańcuchów rozrządu do samochodów FIAT 125p, a w 1973 roku produkcja łańcuchów rozrządu do samochodów Fiat 126p.

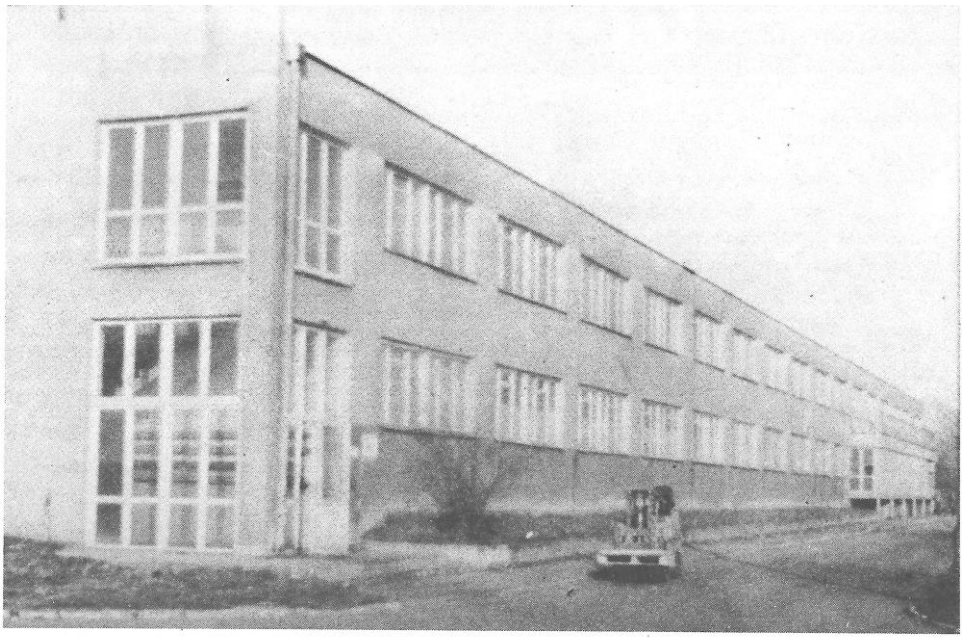
Ten etap rozwoju zakładu pozwolił na osiągnięcie w roku 1970 produkcji w wysokości :

-1485 ton łańcuchów
-800 tyś. szt. piast
-103 tyś. szt. wolnobiegów
-540 tyś. szt. kompletów oświetlenia

Załoga liczyła 1640 pracowników
W roku 1970 zakład zmienił nazwę, z dotychczasowej: Zjednoczone Zakłady Rowerowe – Zakład nr 7 w Poznaniu, na: Zakłady Rowerowe PREDOM-ROMET, Zakład w Poznaniu.

## 1.6. Lata 1974—1989

Dynamiczny wzrost zapotrzebowania na wyroby zakładu na początku lat 70-tych spowodował konieczność dalszego zwiększania zdolności produkcyjnych, a zatem konieczność inwestowania w modernizację technologii wytwarzania i poprawę warunków pracy załogi.
Znalazło to odbicie w przeprowadzonej w latach 1974 – 1989 rozbudowie zakładu.
Zakład w związku z rozbudową pozyskał dodatkowe tereny poprzez wykup potrzebnych, a sąsiadujących z zakładem działek.
Rozbudowa zakładu obejmowała budowę hali o powierzchni 20.000 metrów kwadratowych o konstrukcji żelbetonowej, w której zlokalizowano całą produkcję łańcuchów, bazę Gł. Mechanika i Energetyka, magazyn wyrobów gotowych wszystkich produktów, oraz magazyn stali wraz z rampą. W hali tej była część socjalna: szatnie, łaźnie i kuchnia, a także biura.



Fot.5 Część socjalna nowej hali W1.

Wybudowano również rozprężalnię gazu, neutralizator ścieków, oraz rozbudowano stację sprężarek.
Zbudowano również halę o powierzchni 500 metrów kwadratowych o konstrukcji salowej, w której zlokalizowano produkcję pojazdów, oraz bazę transportu.
Po zakończeni inwestycji zakład musiał olbrzymim wysiłkiem, z zachowaniem ciągłości produkcji dokonać przeprowadzki do nowych obiektów, bez obniżenia realizacji zadań. Wówczas 80% całego parku maszynowego zmieniło swoje miejsce.
W wyniku tej działalności poziom produkcji w 1979 roku wyniósł:

- piast rowerowych typu torpedo 1330 tys. szt.
- łańcuchów 28500 ton tj. około 5 mil. mb.
- oświetlenia rowerowego 1000 tyś. kompletów.
- pojazdów i rowerków dziecięcych 115 tyś. szt.

Załoga liczyła wówczas 1628 osób.
Przeprowadzona w latach 70 –tych rozbudowa zakładu była przedsięwzięciem wyjątkowo uzasadnionym.
Oprócz generalnej poprawy organizacji i poprawy warunków pracy, uzyskano znaczne przyrosty produkcji i wydajności.
Pod koniec lat 70 –tych przystąpiono do uruchomienia produkcji 3-biegowej piasty do rowerów. Takie piasty produkowane były na świecie w trzech krajach: Anglii, Niemczech i Japonii. Opracowano wówczas konstrukcję piasty i wykonano prototypy, które pomyślnie przeszły badania na stacji prób i badań. Opracowano także technologię i przystąpiono do realizacji zadania inwestycyjnego. Zaprojektowana została hala, której konstrukcja stalowa została sprowadzona do zakładu w 1979 roku.
Niestety, załamanie gospodarcze które miało miejsce w kraju w 1980 roku znalazło odbicie również w Zakładzie Romet, i spowodowało znaczący spadek produkcji. W 1981 r. podjęto decyzję o odstąpienie od realizacji inwestycji pod piastę 3 –biegową, a konstrukcje stalową hali sprzedano.
W latach 80 -tych nastąpiła dalsza reorganizacja zakładu. Produkcje oświetlenia przeniesiono wówczas z zakładu przy ul. Powstańców Wielkopolskich w Luboniu ( z tak zwanej „Luby” ) do wydziału obróbki mechanicznej przy tej samej ulicy, gdzie wówczas produkowana była piasta rowerowa, a w obiektach po oświetleniu, utworzono Oddział Budowy Maszyn i Urządzeń Nietypowych. Zlokalizowano tam również produkcję łańcuchów specjalnych na potrzeby przemysłu. Przy oddziale tym powstało biuro konstrukcyjne .
W roku 1982 zmieniła się nazwa zakładu. Zniknął z nazwy człon „PREDOM”, i odtąd zakład nazywał się: Zakłady Rowerowe ROMET, Zakład w Poznaniu.
Taki stan organizacyjny dotrwał do 1989 r.
W 1989 roku zakład obchodził 40 lecie istnienia.*) Z tej okazji wydano okolicznościową broszurkę, zorganizowano uroczyste zebranie załogi,

urządzono i oddano do użytku „Zakładową Izbę Tradycji”, a także zamówiono u pana Lecha Konopińskiego okolicznościowy wiersz.

## 1.7. Lata 1990 – 2005

Lata 90 –te to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej w kraju.
Okres ten był dla Zakładu Romet okresem bardzo trudnym, stanowił jednak wyzwanie do jeszcze aktywniejszej działalności. W okresie tym przeprowadzono restrukturyzacje zakładu w celu obniżenia kosztów i dostosowania asortymentu i wielkości produkcji do potrzep rynku.
Wraz z otwarciem naszego kraju na rynki zachodnie i wprowadzeniem gospodarki rynkowej, udało się w 1993 r. przeprowadzić transakcję z niemiecką firmą „UNION”. W wyniku podpisanego z tą firmą kontraktu zakład podjął produkcję wysokiej klasy łańcuchów beztulejkowych, do rowerów multibiegowych (np. do współpracy z przerzutką „Shimano” ). Podjęcie tej produkcji było możliwe dzięki przejęciu od Niemców technologii, linii montażowych i urządzeń technologicznych. Był to wyraźny postęp w produkcji łańcuchów rowerowych w Polsce.
W 1993 r. zlikwidowano Oddział Budowy Maszyn i Urządzeń Nietypowych, a produkcje łańcuchów specjalnych przeniesiono do Wydziału Produkcji Łańcuchów.
Po opuszczony obiekt upomnieli się spadkobiercy przedwojennego właściciela „Luby”. W wyniku decyzji wojewody obiekt ten został oddany spadkobiercom.
W ramach działań restrukturyzacyjnych w zakładzie przeniesiono produkcję; najpierw oświetlenia rowerowego na Serbską (1992 r.), a w dalszej kolejności także produkcje części piast rowerowych (1994 r.), koncentrując tym samym całą produkcję w jednym miejscu.
Po przeniesieniu produkcji z Lubonia, obiekty te stały się zbędne dla zakładu. By obniżyć koszty i pozyskać niezbędne fundusze, postanowiono sprzedać je w przetargu. Do transakcji doszło w 1995 roku.
Godnym podkreślenia było trudne przedsięwzięcie wdrożenia w Zakładzie w 1995 roku „Systemu Zarządzania Jakością”, w oparciu o normę ISO 9001. „ROMET” Poznań był jednym z pierwszych zakładów w Poznaniu, które wdrożyły ten system.
W roku 1998 decyzją Zarządu Spółki „ROMET” S.A. w Bydgoszczy przeniesiono dotychczasową produkcję rowerków dziecięcych z Poznania do zakładu w Jastrowiu, w wyniku czego ubyła z zakładu w Poznaniu znacząca część asortymentu produkcji. Działanie te wiązały się z ograniczeniem zatrudnienia i były dla zakładu i załogi niekorzystne.
W latach 1992 – 1999 zakład posiadał dwa sklepy firmowe w których prowadzona była sprzedaż detaliczna rowerów i części rowerowych.
W roku 1998 następuje dalsza restrukturyzacja całego „Rometu” w wyniku czego na bazie zakładu w Poznaniu została powołana Spółka z o.o. „ROMET”

Poznań. W roku tym także została wydzielona z zakładu narzędziownia, na bazie, której utworzono spółkę narzędziową pod nazwą „ RONAR” Spółka z o.o. Ostatnie lata były bardzo trudne dla całego Rometu. Postępowanie układowe, które zawarło przedsiębiorstwo wymagało terminowego spłacania rat dłużnych. Niestety, wysokie koszty, przerosty zatrudnienia, brak zbytu itp. spowodowały, że pod koniec 1998r. ogłoszono upadłość Spółki Akcyjnej „ROMET” z siedzibą w Bydgoszczy, w skład której wchodził także zakład w Poznaniu. W 1999 roku udziały Spółki z o.o. „ROMET” Poznań i Spółkę „RONAR”, oraz wszystkie obiekty (poza małym biurowcem, który był wcześniej sprzedany), kupił od Syndyka Masy Upadłościowej amerykański biznesmen Kaz Jackow. Przeprowadził on gruntowną reorganizację, polegającą na wyprowadzeniu z zakładu produkcji piasty rowerowej i przeniesienia jej do zakładu w Chojnowie (gdzie faktycznie nie została nigdy uruchomiona), będącego wówczas również własnością pana Jackowa, na zaniechaniu produkcji oświetlenia rowerowego, oraz na koncentracji produkcji łańcuchów i służb pomocniczych na znacznie zmniejszonym terenie w tzw. nowej części zakładu (wybudowanej w 1978 roku). Uzyskaną w ten sposób powierzchnię, po wyburzeniu hal i budynków pan Jackow sprzedał spółce „TESKO” pod budowę supermarketu. W tym czasie zostały utworzone trzy spółki : „Spółka z o.o. KAZ – ROMET”, „Spółka z o.o. RONAR”, oraz „Spółka z o.o. GLOBE EKSPO”, która była właścicielem hali i terenu.

Fot.6 Widok zakładu KAZ-ROMET Sp. z o.o.

Początkowo działanie te przeniosły pewne efekty; utrzymano produkcję łańcuchów i pozyskano nowe rynki zbytu. Rychło jednak okazało się że firma nie może sprostać potrzebom rynku, a skala zadłużenia wymagała podjęcia działań upadłościowych.
W roku 2002 nastąpiła upadłość wszystkich trzech spółek.
W 2003 r. spółkę KAZ – Romet (urządzenia i technologie produkcji łańcuchów) kupił od syndyka masy upadłościowej nowy właściciel, który

zmienił nazwę na „LIMOTS” i nadal utrzymał produkcję łańcuchów na niewielkim poziomie. W tym czasie budynki i teren zakładu znalazły się rękach innego właściciela, który kupił je od syndyka w roku 2003.
Również została sprzedana upadła „Spółka z o.o. RONAR”, która początkowo funkcjonowała dalej w tej samej hali, a 2005r przeniosła się do Czerwonaka, do obiektów kupionych od Zakładów Remontowych Energetyki.
W roku 2005 aktualny właściciel LIMOTSU przeniósł całą produkcję łańcuchów do Środy i kontynuował ją w szczątkowej formie na nowym terenie.

## 2. Organizacja zakładu

Niemalże w całym okresie istnienia Zakład w Poznaniu funkcjonował jako odrębny zakład przemysłowy z własnym zarządem i z własną pełną strukturą organizacyjną, ale w ramach większego organizmu gospodarczego.

Od momentu powstania w 1932 roku (poza okresem okupacji) zakład funkcjonował jako Dział Metalowy Fabryki Elementów i Baterii (później „CENTRA”) pana Wacława Tomaszewskiego. Nie zachowały się dokumenty z tego okresu, stąd trudno określić jak był zorganizowany ten dział. Ze względu jednak na specyfikę produkcji metalowej, (tak różną od pozostałej produkcji Fabryki Baterii) można przypuszczać, że Oddział ten posiadał własne zaplecze techniczne .

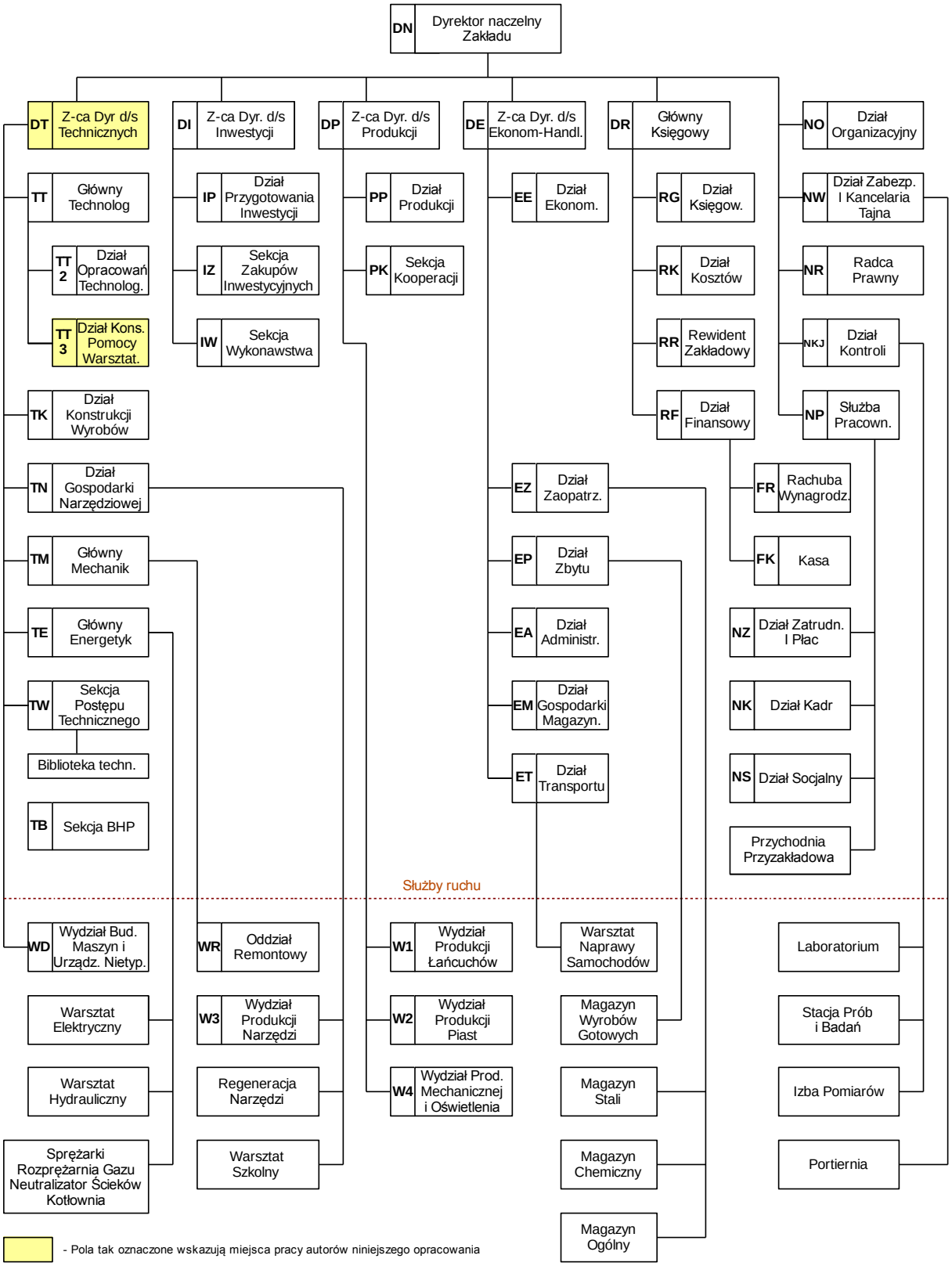
Po upaństwowieniu Zakład w Poznaniu został włączony do wielozakładowego przedsiębiorstwa pod nazwą Zjednoczone Zakłady Rowerowe w Bydgoszczy, w skrócie ZZR. Wspomnieć tu należy, że Bydgoszcz już w okresie międzywojennym, z czterema fabrykami produkującymi rowery, motocykle i części rowerowe, stanowiła centrum produkcji rowerowej w Polsce. Kolejne fazy kształtowania się struktury organizacyjnej poznańskiego zakładu opisano we wcześniejszym rozdziale.

Pod koniec lat 70-tych, w okresie największego rozwoju organizacja zakładu przedstawiała się następująco:

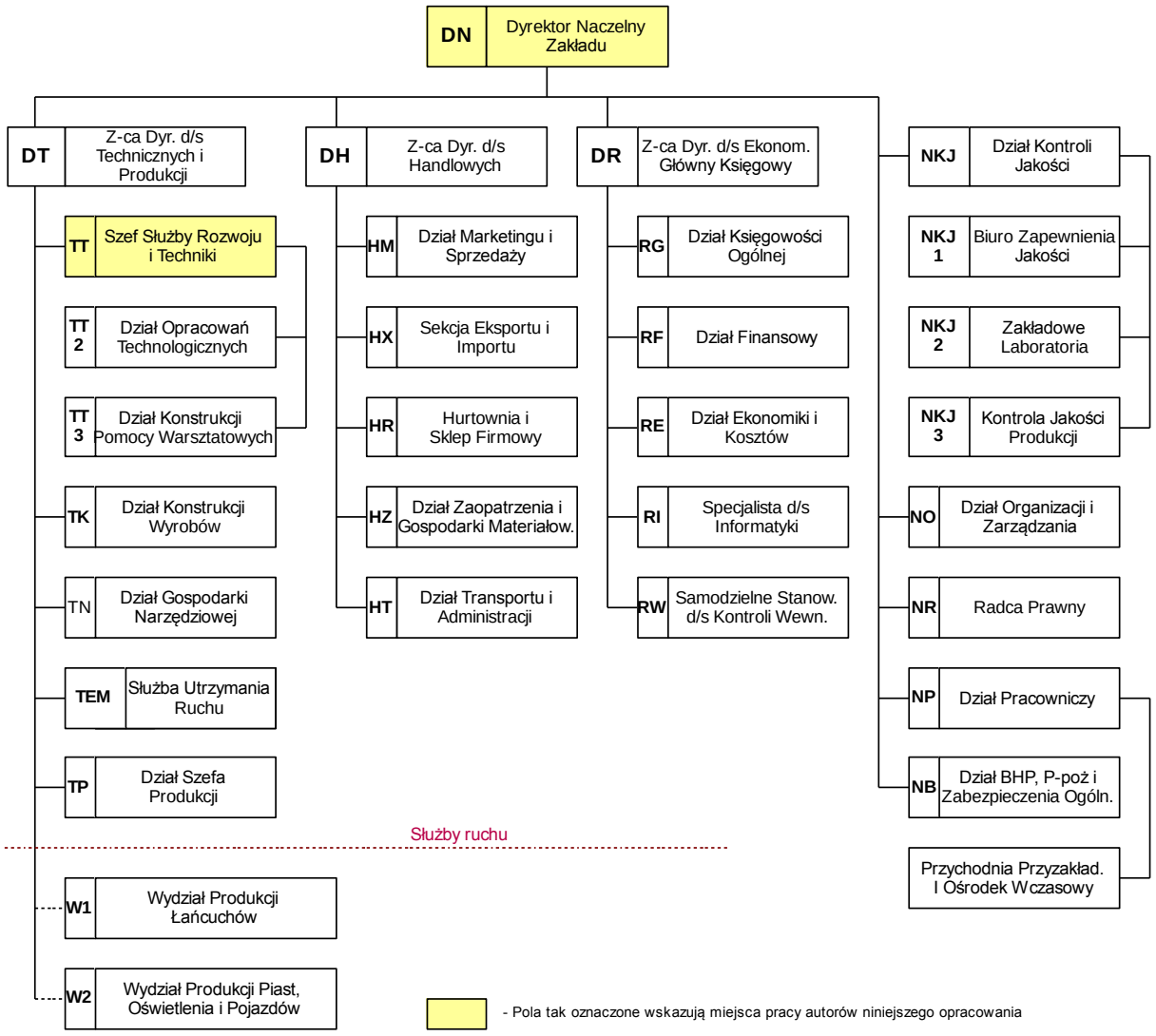
| | |
|---|---|
| Kierownictwo zakładu: | **Dyrektor Naczelny,** |
| Jego zastępcy: | Z-ca dyr. ds. technicznych |
| | Z-ca dyr. ds. inwestycji |
| | Z-ca dyr. ds. produkcji |
| | Z-ca dyr. ds. ekonomiczno – handlowych |
| | Główny księgowy. |

Poniżej przedstawiono schematy organizacyjne zakładu w latach 1979 i 1997.

Schemat 1979 r.



Schemat 1997 r.




# 3. Zaplecze techniczne zakładu

## 3.1. Kadra techniczna

Rozwój zakładu na przestrzeni lat, poszerzanie i modernizacja asortymentu produkcji oraz wdrażanie coraz nowocześniejszych technik wytwarzania wymagały posiadania własnej, doświadczonej i dobrze wykształconej kadry technicznej.

Już w połowie lat 50-tych przy zatrudnieniu około 500 pracowników w zakładzie pracowało ponad 90 inżynierów i techników, głównie w charakterze konstruktorów i technologów. Zakładowa kadra techniczna skupiona była w powstałym w 1955 roku Kole Zakładowym SIMP. W 1962 roku, z inicjatywy

członków tego koła został powołany w zakładzie Klub Techniki i Racjonalizacji.

W okresie największego rozwoju zakładu pod koniec lat 70-tych w zakładzie pracowało około 150 inżynierów i techników. Zatrudnieni oni byli w działach technicznego przygotowania produkcji, w służbie utrzymania ruchu, w kontroli i na stacjach prób, oraz w działach produkcyjnych. Wysokie wymagania stawiane personelowi technicznemu a także dobra, koleżeńska atmosfera panująca w zakładzie sprzyjały i stanowiły zachętę do podnoszenia kwalifikacji zawodowych . Wielu pracowników zakładu pokończyło wówczas studia wieczorowe bądź zaoczne na Politechnice Poznańskiej, kursy specjalistyczne, studia podyplomowe i inne formy dokształcania zawodowego. Wielu inżynierów uzyskało specjalizację zawodową, wielu też zostało rzeczoznawcami. Niebagatelną rolę w podnoszeniu kwalifikacji zawodowej załogi odegrało Zakładowe Koło SIMP, organizując szkolenia, odczyty, wyjazdy techniczne oraz zagraniczną wymianę doświadczeń.

Osiągnięcia zakładowej kadry technicznej są nie do przecenienia. Zdecydowana większość wyrobów, to konstrukcje opracowane przez własnych konstruktorów, zatrudnionych w Dziale Głównego Konstruktora. Także wszystkie procesy produkcji i montażu, w tym procesy obróbki cieplnej, cieplno-chemicznej, procesy galwaniczne i lakiernicze projektowane były w zakładzie, w Dziale Głównego Technologa. Całe oprzyrządowanie technologiczne stosowane na przestrzeni lat w zakładzie oraz wiele pomocniczych urządzeń produkcyjnych było projektowane we własnym Biurze Konstrukcyjnym Oprzyrządowania, a wiele maszyn i urządzeń specjalnych, w tym automaty montażowe łańcuchów i niektóre urządzenia kontrolno-pomiarowe powstawały w Oddziale Maszyn i Urządzeń Nietypowych. Wszystkie urządzenia specjalistyczne oraz linie technologiczne, które musiały być zakupione z zewnątrz, często z importu, zawsze były po wnikliwej analizie typowane do zakupu przez własne służby techniczne. Wiele z tych urządzeń było później modernizowanych bądź nawet gruntownie przebudowywanych dla dostosowania ich do potrzeb własnej produkcji. Przykładem takiej gruntownej modernizacji może być linia SAFED produkcji Szwajcarskiej do obróbki cieplno-chemicznej elementów łańcuchów.

Osiągnięcia zawodowe kadry technicznej zakładu potwierdza uzyskanie przez wielu inżynierów i techników ochrony patentowej na wiele dokonanych wynalazków oraz wzorów użytkowych, a także uzyskanie wielu nagród i wyróżnień resortowych oraz odznaczeń za osiągnięcia techniczne.

### 3.2. Służby Utrzymania Ruchu

**Dział Głównego Mechanika** z Wydziałem Remontowym zabezpieczał prawidłowe działanie urządzeń produkcyjnych zakładu, a także prawidłowe funkcjonowanie całej, także tej nie związanej bezpośrednio z produkcją infrastruktury technicznej zakładu. Warto wspomnieć, że wielkość i

wyposażenie Wydziału Remontowego pozwalało na wykonywanie większości remontów maszyn i urządzeń we własnym zakresie. Firmom zewnętrznym zlecano tylko naprawy i remonty kapitalne urządzeń specjalistycznych, których specyfika bądź zastrzeżenia gwarancyjne tego wymagały, a także większe naprawy z zakresu prac budowlanych, dekarskich, drogowych itp.

**Dział Głównego Energetyka** zabezpieczał funkcjonowanie zakładu pod względem energetycznym. Do jego zadań należał nadzór nad infrastrukturą elektrotechniczną zakładu, nadzorowanie kotłowni i sieci cieplnej oraz sieci wodociągowej. Ponadto Głównemu Energetykowi podlegał neutralizator ścieków, rozprężania gazów technologicznych a w okresie późniejszym także cała infrastruktura informatyczna zakładu.

## 3.3. Gospodarka Narzędziowa

**Dział Gospodarki Narzędziowej** wraz z Wydziałem Produkcji Narzędzi w okresie największego rozwoju zakładu zatrudniał około 240 osób. Zadania gospodarki narzędziowej to zabezpieczenie zakładu w narzędzia i przyrządy poprzez zakupy narzędzi handlowych i produkcję własną narzędzi specjalnych i oprzyrządowania technologicznego. Wydział Produkcji Narzędzi, dobrze wyposażony i posiadający doskonałą kadrę narzędziowców, mógł w zakresie produkcji oprzyrządowania sprostać najtrudniejszym zadaniom. Park maszynowy wydziału, poza obrabiarkami konwencjonalnymi to elektrodrążarki wgłębne i drucikowe, szlifierki optyczne, szlifierki do gwintów, wiertarki i szlifierki współrzędnościowe, tokarka numeryczna i inne. Wydział wyposażony był też we własną hartownię, całkowicie zabezpieczającą potrzeby wydziału, także w zakresie harowania stali szybkotnących.

Do Działu Gospodarki Narzędziowej należało także prowadzenie wydajni narzędzi zlokalizowanych przy wydziałach produkcyjnych, oraz gniazda zajmującego się naprawą, ostrzeniem i regeneracją narzędzi. Gniazdo to usytuowane pierwotnie centralnie w zakładzie (w oddzielnej hali), zostało później podzielone na mniejsze gniazda i przeniesione na teren wydziałów produkcyjnych.

## 3.4. Oddział Budowy Maszyn i Urządzeń Nietypowych

Produkcja piast torpedo i łańcuchów wymagała specjalistycznego parku maszynowego. Niestety, maszyn i urządzeń do tej produkcji nie można było kupić od krajowych producentów, stąd pozostał tylko import. Do tego potrzebne były jednak środki dewizowe, które w ówczesnej rzeczywistości gospodarczej było bardzo trudno pozyskać.

Dlatego też w 1975 roku podjęta została decyzja o utworzeniu oddziału do produkowania potrzebnych w zakładzie maszyn i urządzeń specjalnych.

Oddział został zlokalizowany w Luboniu przy ul. Powstańców Wielkopolskich, w tzw. dawnej „Lubie”. Przy oddziale tym został utworzony dział konstrukcyjny, a oddział został wyposażony w niezbędny park maszynowy. Budowane maszyny i urządzenia były finansowane z funduszy postępu technicznego.
Były to konstrukcje własne, lub konstrukcje zmodyfikowane na bazie maszyn z importu. Maszyny tam zbudowane służyły do powiększania zdolności produkcyjnych zakładu, jak również do automatyzacji i mechanizacji produkcji.
Wybudowano wiele maszyn, a szczególe należy wymienić:
-Urządzenie do montażu rolek w zabieraku piasty torpedo (urządzenie to zostało nagrodzone Dyplomem SIMP).
-Obrabiarka specjalna do frezowania dwóch płaszczyzn w sprzęgle kłowym piasty torpedo.
-Urządzenie do wiercenia otworów pod szprychy w korpusie piasty torpedy.
-Spiratron do gratowania części do piasty torpedo.
-Podajniki do płytek łańcuchowych.
-Zwijarki tulejek do łańcuchów.
-Docieraczki łańcuchów rozrządu do samochodów Fiat 125p i 126p
Oprócz budowy maszyn i urządzeń specjalnych oddział ten zajmował się także montażem łańcuchów specjalnych dla różnych gałęzi przemysłu (spożywczego, włókienniczego itp.). Była to produkcja antyimportowa.

### 3.5. Zaplecze techniczne wydziałów produkcyjnych

W strukturze organizacyjnej zakładu do 1994 roku, dwa wydziały produkcyjne (W1 i W2) zlokalizowane były przy głównej siedzibie firmy, to jest ulicy Serbskiej w Poznaniu, natomiast produkcja elementów piasty oraz do 1992 roku produkcja oświetlenia rowerowego prowadzone były w dwóch wydziałach w Luboniu. Wydziały „poznańskie” nie miały w zasadzie własnego zaplecza technicznego, gdyż były w całości obsługiwane przez wymienione wcześniej służby zakładu. Wydziały „lubońskie” natomiast posiadały własne zaplecze techniczne, na które składały się:- brygada remontowa, brygada energetyczna, wydajnia i ostrzalnia narzędzi, kontrola techniczna, oraz konstruktor oprzyrządowania i technolog. Służby te oczywiście obsługiwały produkcję wydziałów „lubońskich” w zakresie niezbędnych potrzeb bieżących, natomiast główne prace i opracowania wykonywane były przez służby centralne zakładu.

### 3.6. Kontrola Techniczna Zakładu

Służba kontroli technicznej w zakładzie, ze względu na wysokie wymagania jakościowe wyrobów oraz ze względu na masowy i wielkoseryjny charakter produkcji była zawsze traktowana jako jedna z najważniejszych służb zakładu.
Zakład posiadał następujące laboratoria i pracownie kontrolne:

- Laboratorium chemiczne
- Laboratorium metalograficzne
- Izbę pomiarów
- Stacje prób i badań

W różnych okresach istnienia zakładu była różna organizacja kontroli.
Do 1994r organizacja kontroli była tradycyjna z nazwą „Kontrola techniczna" i składała się z biura kontroli technicznej oraz:
- Kontroli materiałów wchodzących do Zakładu
- Kontroli wydziałowych w wydziałach produkcyjnych
- Kontroli wyrobów gotowych
- i obsługa zaplecza kontroli jak wyżej.

W 1995r w zakładzie został wdrożony nowoczesny System Zarządzania Jakością, opary na normie ISO 9001.
W ramach tego Systemu została opracowana Księga Zapewnienia Jakości, zostały też opracowane procedury dla całego zakresu organizacji zakładu.
Wymagało to wiele przedsięwzięć organizacyjnych w zakładzie. Cała załoga została przeszkolona, wprowadzona została nowa dokumentacja i określony precyzyjnie jej obieg.
Prowadzone były audyty w poszczególnych komórkach organizacyjnych oraz w całym Zakładzie.
Zewnętrzna firma audytorska z Niemiec „DEQES" przeprowadziła kompleksowy audyt całego zakładu, w wyniku którego zakład uzyskał świadectwo potwierdzające spełnienie wymagań normy ISO 9001.
Zakład „ROMET" był jednym z pierwszych zakładów w Wielkopolsce który wdrożył ten system.
Było to duże przedsięwzięcie w historii zakładu i spotkało się wielkim uznaniem partnerów gospodarczych „Rometu".

## 4. Asortyment produkcji

**Asortyment produkcji zakładu na przestrzeni lat to:**
- szprychy i nakrętki szprychowe ……..….1932 - 1951
- łańcuchy napędowe ……...…..……1932 - 2005
- zestawy naprawcze rozrządu …….……..1980 - 1999
- piasty rowerowe i inne elementy napędowe rowerów…….. …...1952 - 1999
- koła wolnobiegowe .....1960 - 1979
- elementy oświetlenia rowerowego …….……...1965 - 1999
- narzędzia rowerowe ……..1970 - 1999
- rowerki dziecięce i inne podobne pojazdy ……1974 - 1998

## 4.1. Szprychy i nakrętki szprychowe (nyple)

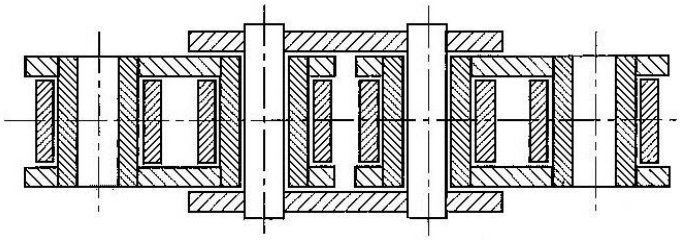
Ze względu na brak dokumentów z pierwszych lat funkcjonowania zakładu trudno określić, jak przedstawiał się ten asortyment. Można przypuszczać, że był to jeden standardowy rodzaj nypli, oraz szprychy do wówczas powszechnie stosowanych kół 28”.

## 4.2. Łańcuchy napędowe i wyroby pochodne

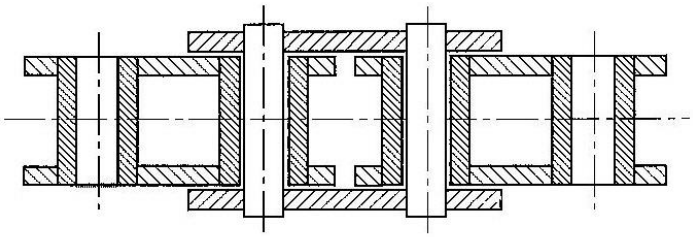
Łańcuchy produkowane przez zakład ROMET w Poznaniu to łańcuchy o podziałkach 3/8”, 1/2 ” i 5/8”, jedno, dwu i trzyrzędowe, o różnej wytrzymałości (od 9100N do 70000N) i o różnych wymiarach charakterystycznych.

Ze względu na konstrukcję można je podzielić na łańcuchy:

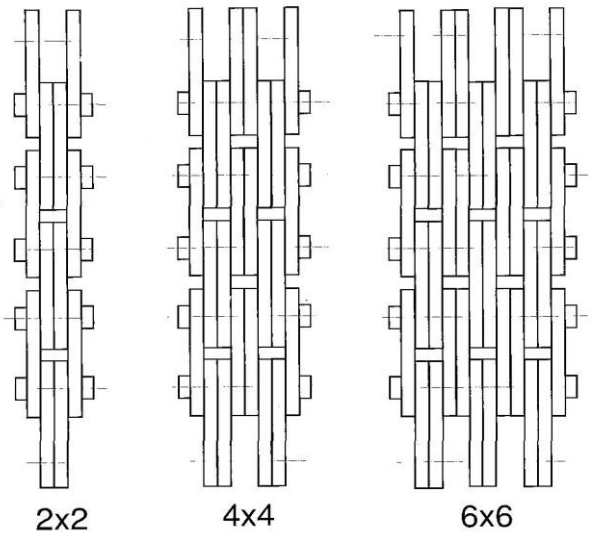
- tulejkowe



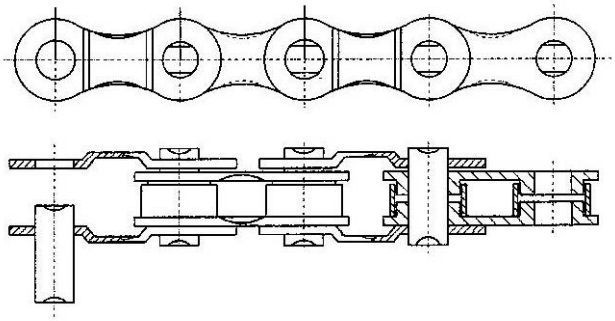
- rolkowe



- płytkowe (Fleyera)

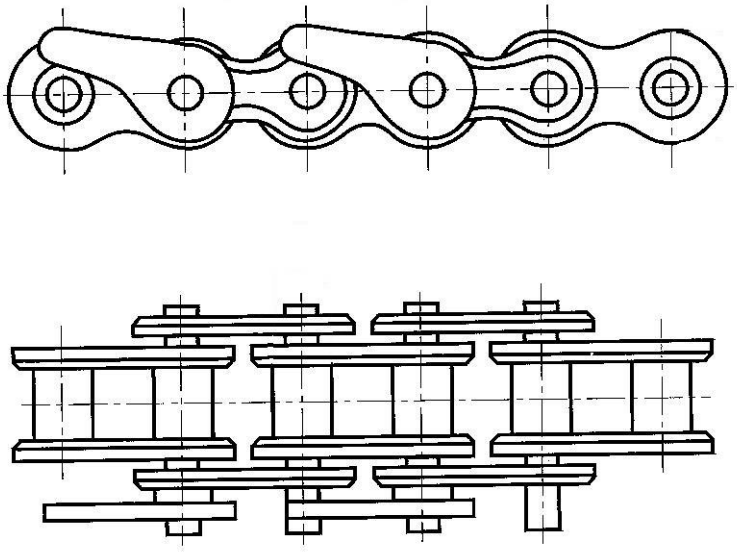


- oraz łańcuchy beztulejkowe, o dużej elastyczności do rowerów multibiegowych.



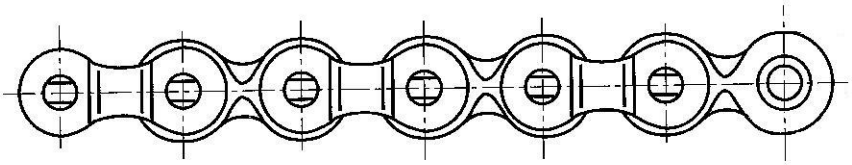
Produkowane łańcuchy przeznaczone były do napędu rowerów, motorowerów i motocykli, do układów rozrządu samochodów osobowych oraz do napędu różnych elementów w maszynach rolniczych, włókienniczych itp. a także do zastosowań lotniczych w śmigłowcach.

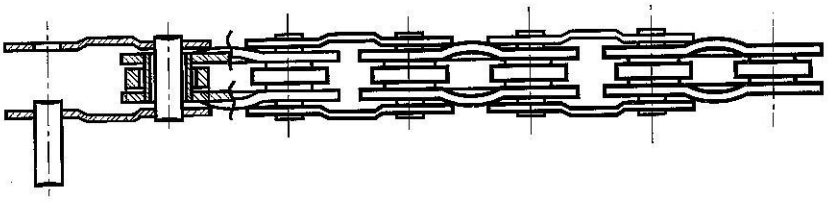
Z produkowanych łańcuchów standardowych ciekawsze wyroby to łańcuchy rozrządu do samochodów osobowych. Były to łańcuchy rolkowe o podziałce 3/8”, jednorzędowe do samochodów FIAT 126, oraz 2 rzędowe do samochodów FIAT 125. Łańcuchy te wyposażone byłe w specjalny element, tzw. płytkę przeciwdrganiową, która przy przegięciach przeciwnych od wynikających z normalnej pracy łańcucha blokowała co drugie ogniwo, tłumiąc w ten sposób ewentualne drgania.



Kolejnym łańcuchem rozrządu był łańcuch tulejkowy 1 rzędowy o podziałce 3/8” do innych modeli samochodów FIAT.

Innym ciekawym łańcuchem był łańcuch rolkowy do rowerów wyścigowych, o fazowanych płytkach i dużej elastyczności, umożliwiającej współpracę z wielobiegowymi przerzutkami.

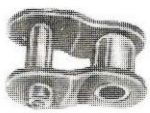




Łańcuch ten został później zastąpiony łańcuchem beztulejkowym, produkowanym od 1993 roku w oparciu o maszyny i technologię przejętą z niemieckiej firmy UNION.

Wszystkie produkowane łańcuchy musiały pod względem wymiarowym i wytrzymałościowym spełniać wszystkie parametry określane polską normą, a łańcuchy samochodowe dodatkowo bardzo wysokie wymogi określone warunkami technicznymi producenta samochodów. Również łańcuchy do śmigłowców, wobec szczególnych wymagań stawianych przez wojsko, podlegały specjalnej procedurze dozoru produkcji i badań, a każdy łańcuch był poświadczony specjalnym certyfikatem.

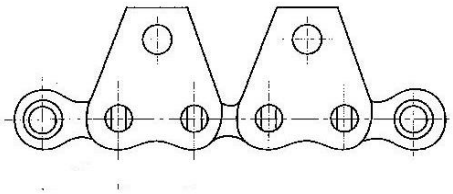
Ponadto zakład produkował szereg elementów montażowych łańcuchów, umożliwiających ich spinanie. Były to ogniwa zewnętrzne, wewnętrzne oraz różne typy ogniw złącznych, w tym ogniwa redukcyjne, umożliwiające spięcie łańcucha o nieparzystej ilości ogniw.

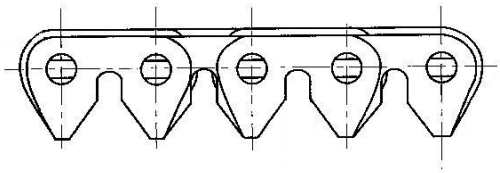


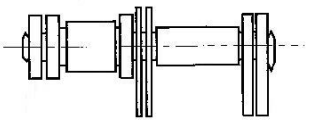
Osobną grupą łańcuchów były produkowane w zakładzie łańcuchy specjalne. Były to łańcuchy zbudowane na standardowych elementach i zespołach łańcuchowych, z dodatkowymi elementami konstrukcyjnymi jak; przedłużone sworznie, specjalne płytki, dodatkowe elementy zabierakowe lub transportowe, często z materiałów nierdzewnych lub kwasoodpornych, a także z dodatkowymi elementami gumowymi lub z tworzyw sztucznych. Łańcuchy te, wykonywane na indywidualne zamówienia miały szerokie zastosowanie w przemyśle

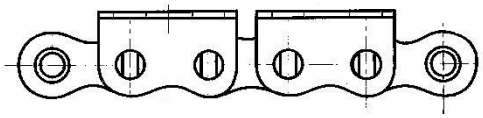
spożywczym, drzewnym, chemicznym itp. oraz w wielu urządzeniach i maszynach specjalistycznych.

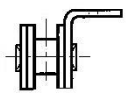
A oto kilka przykładów łańcuchów specjalnych.

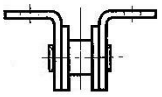












Osobnym wyrobem produkowanym w Poznańskim „ROMECIE” na Wydziale Łańcuchów były pierścienie osadcze zewnętrzne, tzw. „Płytki osadcze sprężynujące” wg DIN 6799.

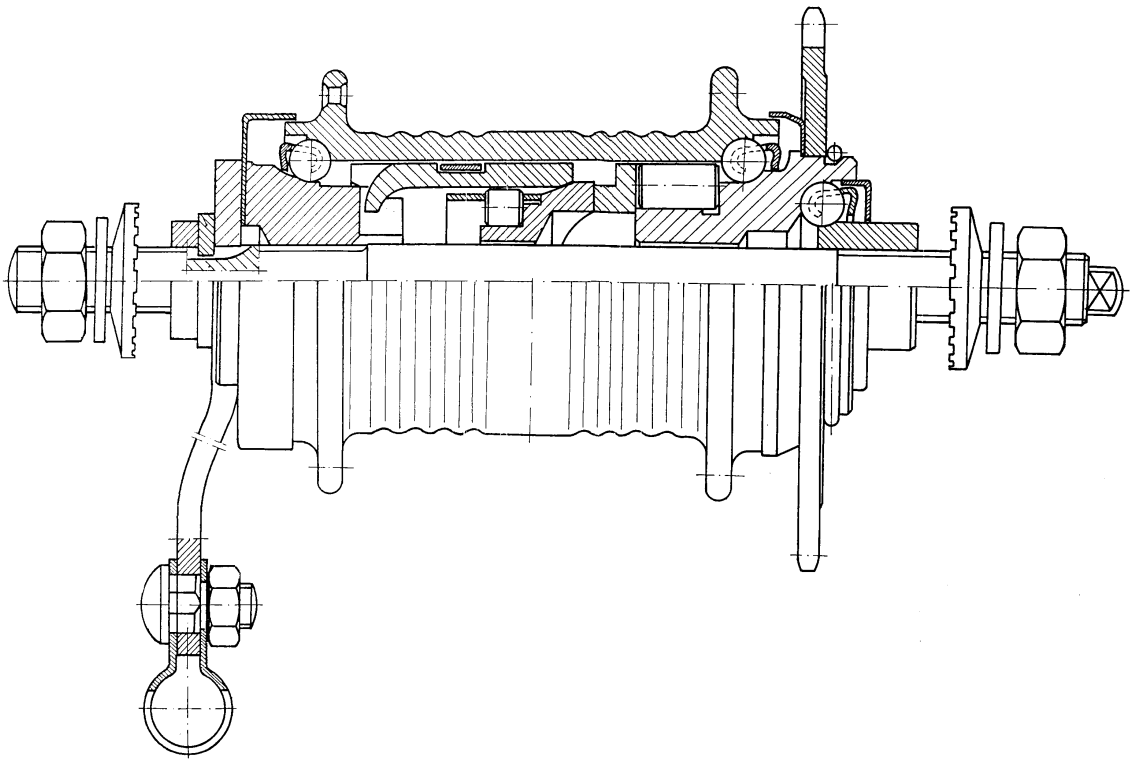
Produkowano je od roku 1980 w ilościach powyżej 5 milionów szt. / rok, w dziewięciu wymiarach: od 3,2 mm do 12 mm.

### 4.3. Zestawy naprawcze rozrządu

Produkowane w Romecie zestawy, to zestawy naprawcze rozrządu do samochodów FIAT 125 i FIAT 126. Podjęcie produkcji tego asortymentu było odpowiedzią na zapotrzebowanie rozwijającego się rynku motoryzacyjnego w Polsce. Podstawowy element każdego zestawu to produkt własny, łańcuch rozrządu. Pozostałe elementy, czyli komplet kół łańcuchowych oraz uszczelkę pod pokrywę rozrządu pozyskiwano z kooperacji. Całość pakowana była w estetyczne opakowanie tekturowo - tworzywowe typu blister.

## 4.4. Piasty rowerowe i inne elementy napędowe rowerów

**Piasta tylna wolnobiegowa z hamulcem** to przez wiele lat podstawowy zespół napędowy wszystkich typów rowerów standardowych. Jej główne funkcje to napęd roweru przy pedałowaniu do przodu (realizowany przez zespół zabieraka rolkowego), oraz hamowanie przy pedałowaniu do tyłu (realizowane przez zespół bębna hamulcowego ze sprzęgłem i pierścieniem kłowym). Produkowana w Romecie piasta, to piasta z korpusem symetrycznym, w wykonaniach dostosowanych do różnych szerokości widelca (od 100 do 112 mm) oraz o różnych ilościach otworów szprychowych w kołnierzach (od 16 do 36), a także o różnych długościach osi (od 143 do177), różnych kołach zębatych (różne ilości zębów) i o różnych kształtach opasek (zależnie od kształtu ramy roweru).



Konstrukcja piasty w ciągu blisko 45 lat produkcji w Romecie była wielokrotnie modernizowana. Podstawowe zmiany i modernizacje to:

- symetryzacja korpusu piasty,
- wprowadzenie alternatywnego korpusu piasty w wersji składanej, wykonanego z rury stalowej z nakładanymi kołnierzami,
- zmiana połączenia koła łańcuchowego z zabierakiem z gwintowego na wielowypustowe,

- zmiana bębna hamulcowego polegająca na wyeliminowaniu mosiężnej tuleji hamulcowej i zastąpieniu tego układu jednoczęściowym bębnem stalowym,
- zastąpienie koszyczka rolek mosiężnego stalowym,
- wprowadzenie w bieżniach piasty kulek w koszyczkach, zamiast kulek luźnych,
- wprowadzenie jednostopniowej osi piasty,
- wyeliminowanie smarowniczki z równoczesnym zastosowaniem wysokiej jakości smarów przy montażu piasty.

**Piasta rowerowa typu „Raley" i piasta przednia** produkowane były w poznańskim Romecie na początku lat 70-tych. Piasta „Raley" była to piasta tylna przystosowana do współpracy z wolnobiegiem wielorzędowym. Stosowana była do rowerów sportowych z przerzutkami 3 do 7 biegowymi. Piasta przednia to piasta mająca zastosowanie do wszystkich typów rowerów, tak dla dorosłych jak i dla dzieci.

Produkcja tych piast pod koniec lat 80 tych została przeniesiona do zakładu w Bydgoszczy, a następnie do Wałcza.

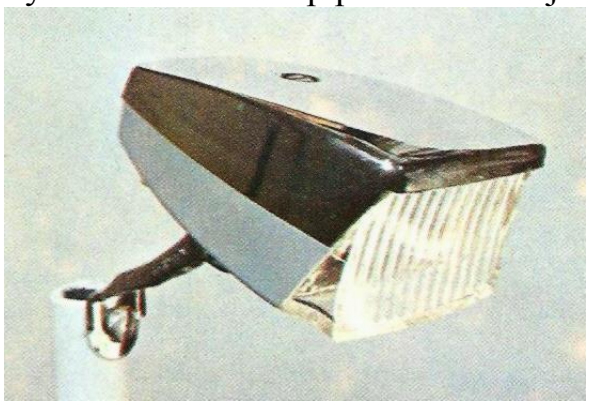
**Koło łańcuchowe wolnobiegowe jednorzędowe** to koło napędowe stosowane do piast tylnych bez hamulca (typu sportowego).

Koła te miały szerokie zastosowanie w rowerach sportowych, sportowo-turystycznych, młodzieżowych i dziecięcych.

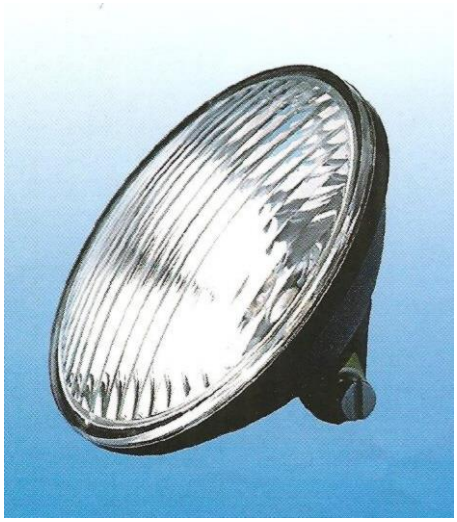
## 4.5. Elementy oświetlenia rowerowego

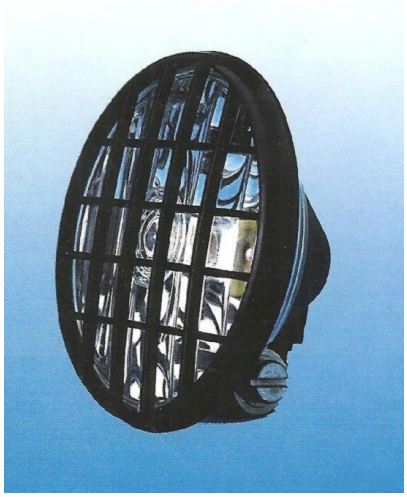
Produkowane w Romecie elementy oświetlenia rowerowego to:
- lampy przednie
- lampy tylne
- prądnica rowerowa
- zestawy bateryjne oświetlenia rowerowego
- kierunkowskazy do rowerków dziecięcych.

Pierwsza produkowana w Romecie lampa przednia to przejęta z HCP lampa stalowa o kształcie paraboloidalnym, z lustrem stalowym i szklanym kloszem. Lampa ta w krótkim czasie została zastąpiona nową lampą, o lepszych parametrach świetlnych i modniejszym kształcie w formie spłaszczonej paraboloidy. Lampa ta posiadała optykę z tworzywa sztucznego z powierzchnią odblaskową napylaną próżniowo aluminium. Obudowa 2 częściowa pierwotnie wykonana była z blachy, później zastąpiona tworzywem sztucznym. Od tej pory wszystkie modele lamp produkowane już były z tworzyw sztucznych.



Kolejne lampy to lampa przednia o zbliżonym do prostokąta kształcie optyki i krótszej, jednoczęściowej obudowie, a następnie kilka modeli reflektorów okrągłych, o wysokich parametrach świetlnych.

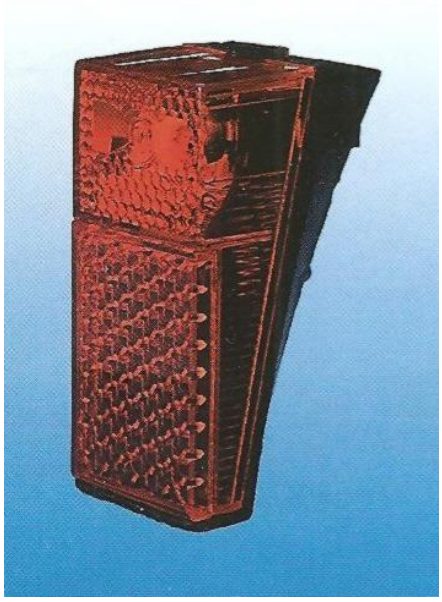


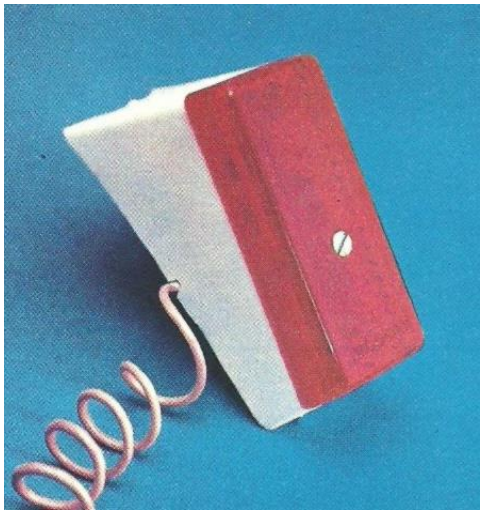


Wszystkie te lampy wyposażone były w żarówki 6V 2,4W i przystosowane do zasilania z prądnicy rowerowej.

Oprócz lamp przednich poznański Romet produkował także tylne lampy rowerowe. Pierwszą lampą tylną była mała lampka w kształcie cylindra, tzw. „oczko”, zastąpiona wkrótce bardziej estetyczną lampą owalną. Lampy te były przystosowane do mocowania na widelcu roweru.

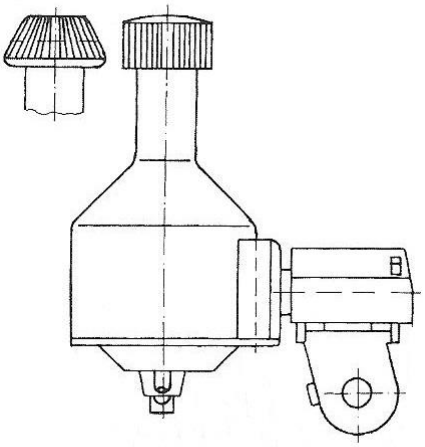
W procesie modernizacji oświetlenia rowerowego lampy te zostały zastąpione lampami z odbłyśnikiem, mocowanymi na tylnym błotniku, przy czym lampka owalna pozostała w produkcji jako alternatywa dla rowerów bez błotników. Wszystkie produkowane w Romecie lampy tylne wyposażone były w żarówki 6V 0,6W, i wykonane były z tworzyw sztucznych.



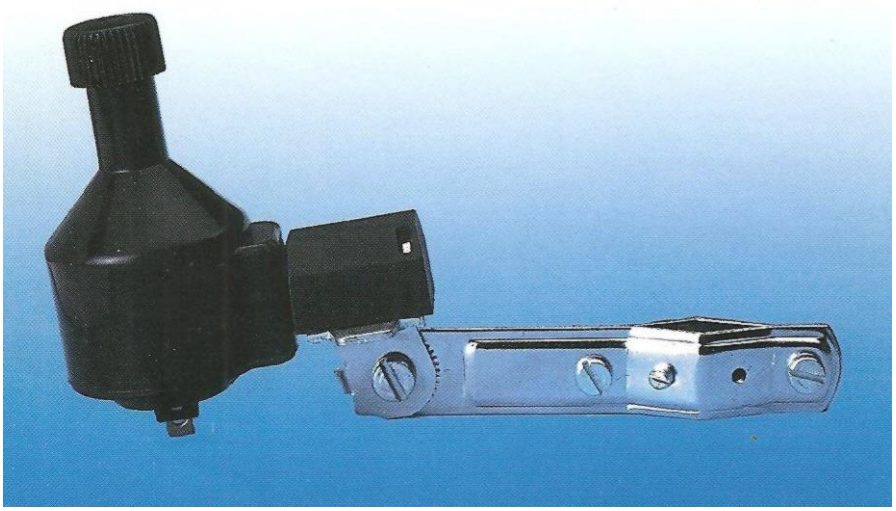


Źródłem zasilania tych lamp była prądnica rowerowa o parametrach elektrycznych 6V 3W.

Produkowana w Romecie prądnica była na przestrzeni lat wielokrotnie modernizowana. Pierwsza prądnica, której produkcję przejęto z HCP miała korpus odlewany ze stopu ZnAl, wirnik z odlewanym magnesem 6 biegunowym i twornik dość skomplikowany w formie 3 poprzecznie usytuowanych cewek. Po modernizacji prądnica została uproszczona, była tańsza i miała lepsze parametry.

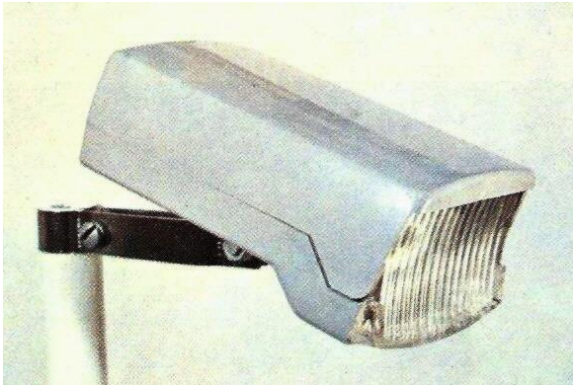


Prądnica ta miała korpus wykonany z aluminium metodą wyciskania na zimno, wirnik z 8 biegunowym magnesem pierwotnie odlewanym ze stopu „alnico”, później wykonanym z proszków ferrytu. Twornik prądnicy został również uproszczony. Kółko napędowe o kształcie walcowym było pierwotnie stalowe, później zostało zastąpione kółkiem ceramicznym, o ostatecznie z tworzywa sztucznego. W tej ostatniej wersji kółko, oprócz walcowego miało alternatywnie kształt stożkowy, który był wskazany do niektórych typów rowerów. Prądnica posiadała uchwyt umożliwiający mocowanie jej do widelca rowerowego (przedniego lub tylnego) i wyposażona była w zatrzask umożliwiający jej włączanie nogą, bez zsiadania z roweru. Prądnica Rometowska miała bardzo dobre parametry i estetyczny, nowoczesny kształt.



Poza oświetleniem zasilanym z prądnicy Romet produkował oświetlenie bateryjne. Pierwszą lampą bateryjną byłą lampa przednia do rowerków dziecięcych, o kształcie zbliżonym do latawca i o okrągłym reflektorze. Była ona zasilana jedną baterią R20.

Następnie podjęto produkcję lamp bateryjnych do rowerów dla dorosłych. Były to lampy o kształtach prostokątnych z otwieranymi korpusami dla umieszczenia w nich baterii. Lampa przednia zasilana była dwoma bateriami a tylna jedną baterią R20. Lampa tylna spełniała także funkcję odblasku, gdyż była wyposażona w odbłyśnik. Lampy te przystosowane były do mocowania;- przednia na rurze kierownicy, a tylna na widelcu.



Lampy te zostały później zastąpione lampami bateryjnymi zbudowanymi z pojemnika na baterią płaską, oraz z mocowanego na nim reflektora.

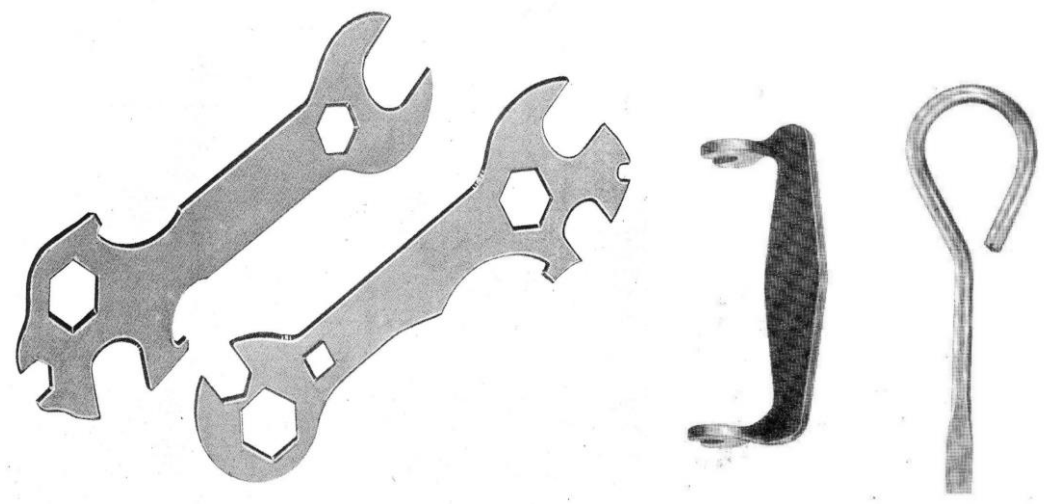
Lampy te były identyczne na przód i tył roweru, różniły się tylko kolorem reflektora, Lampy te były wyposażone w uniwersalne systemy mocowania, umożliwiające ich umieszczenie w różnych miejscach roweru.

Poza lampami, Romet produkował także kierunkowskazy do rowerków dziecięcych.

Spełniały one rolę bardziej zabawkową niż użyteczną i służyły uatrakcyjnieniu oferty firmy.

## 4.6. Narzędzia rowerowe

Romet produkował także proste narzędzia, stanowiące podstawowe wyposażenie każdego roweru. Były to dwa klucze uniwersalne wielooczkowe, klucz do nakrętek szprychowych oraz wkrętak rowerowy.



## 4.7. Rowerki dziecięce i inne podobne pojazdy

Pierwsze wyprodukowane w poznańskim Romecie pojazdy to 3 kołowe skuterki dziecięce o nazwach **„Ptyś”** i **„Balbinka”**. Były to konstrukcje zmontowane z giętych, chromowanych rurek stalowych i elementów takich jak koła, kołpaki, siodło, łącznik kierownicy itp. wykonanych z tworzyw sztucznych.

Skuterek „Ptyś” był to pojazd o napędzie elektrycznym z silnikiem prądu stałego o napięciu 6V. Silnik ten, poprzez reduktor wykonany całkowicie z elementów z tworzyw sztucznych napędzał prawe tylne koło. Źródłem prądu był bezpieczny akumulator 6V 8Ah z elektrolitem zżelowanym, zaprojektowany i wykonany w poznańskiej „Centrze” specjalnie dla tego pojazdu. Skuterek ten rozwijał prędkość ~2 km/godz. i wymagał ładowania po ~2 godzinach eksploatacji.

Skuterek „Balbinka” był to pojazd z napędem nożnym, pedałami na przednie koło.

Poza napędem, konstrukcja obu pojazdów była identyczna. Skuterki te nadawały się do jazdy po placach zabaw i chodnikach, a także, dzięki elastycznej gumowej bieżni na kołach, po mieszkaniach.

Kolejnym, produkowanym w poznańskim Romecie pojazdem był czterokołowy gokart dla dzieci o nazwie **„Gucio”.** Był to pojazd o konstrukcji z rur stalowych, na kołach kompaktowych z tworzyw sztucznych. Miał on napęd nożny, pedałami poprzez przekładnię łańcuchową na tylne koło. Wyposażony był w stylizowane na sportowy fotel siedzisko z tworzywa sztucznego, oraz w okrągłą, samochodową kierownicę. Skręt kół przednich realizowany był prostym układem dźwigniowym, przenoszącym napęd z drążka kierownicy na zwrotnice.

Pojazd ten był wyrobem estetycznym i atrakcyjnym i cieszył się dużym zainteresowaniem.

Kolejne pojazdy których produkcję uruchomiono w poznańskim Romecie to produkowany w kooperacji z Czechosłowacją „Cypisek”, a następnie własnej konstrukcji rowerki 3 kołowe z napędem bezpośrednim na przednie koło. Rowerki te miały koła i siodło z tworzyw sztucznych, ramę stalową lakierowaną., i charakteryzowały się ładnym, estetycznym wyglądem.

Produkowane były pod nazwami handlowymi „TIP” i „TOP”.
Kolejne, produkowane w poznańskim Romecie pojazdy to rowerki 2 kołowe (z bocznymi kółkami podporowymi do ewentualnego demontażu), na kołach 12½” z obręczami stalowymi, z ogumieniem pneumatycznym, z oplotem szprychowym na standardowych piastach rowerowych. Rowerki miały napęd na tylne koło poprzez standardową przekładnię łańcuchową.
Produkowano kilka typów tych rowerków, w zależności od rodzaju ramy w wersjach chłopięcych, dziewczęcych i uniwersalnych.

Handlowe nazwy tych rowerków to: „AGATKA”, „BULI”, „AGA”, „TROP”, „SMYK”, „DIXY”, „ATB” i „BMX”. Rowerki te w różnych wersjach były wyposażone w takie elementy jak: hamulec przedni (ewentualnie także tylny przy rowerkach z tylną piastą typu sportowego), dzwonek, koszyczek bagażowy i różne elementy ozdobne.

Kolejny pojazd którego produkcje uruchomiono w poznańskim Romecie to hulajnoga pod handlową nazwą „SKUTER”. Był to pojazd 2 kołowy, na kołach 12½” z obręczami stalowymi i ogumieniem pneumatycznym, z piastami rowerowymi przednimi przy obu kołach, i z oplotem szprychowym. Pojazd ten zbudowany był na ramie z rur stalowych, wyposażony w standardową kierownicę rowerową, deskę pod nogę, hamulec tylny szczękowy oraz krótką podpórkę boczną do postawienia pojazdu. Przeznaczeniem pojazdu była jazda sportowa i rekreacyjna dla dzieci i młodzieży.

W poznańskim Romecie produkowano także rowerki dla dzieci starszych. Były to rowerki typu ATB (górskie) i BMX, na kołach 16”. Ramy do tych rowerków produkowane były w Poznaniu, natomiast koła, siodło, kierownica i inne drobne elementy pozyskiwano z kooperacji.

Poza wymienionymi wcześniej pojazdami, w okresie od 1978 do 1980 roku w poznańskim Romecie produkowano urządzenie rekreacyjno treningowe tzw. rower treningowy „VITA”. Był to rower na ramie stacjonarnej stalowej, z napędem pedałowym, napędzającym poprzez przekładnię łańcuchową koło usytuowane w przednie części roweru. Koło to, z ogumieniem pełnym hamowane było mechanicznym hamulcem rolkowym z regulowanym dociskiem. Rower wyposażony był w szybkościomierz z licznikiem przejechanych kilometrów.
Jak wcześniej wspomniano, produkcję rowerów w poznańskim Romecie zakończono w 1998 roku.

# 5. Techniki wytwarzania

Technologia produkcji części rowerowych w poznańskim Romecie to głównie technologia produkcji elementów metalowych i w mniejszym zakresie tworzyw sztucznych. Podstawowe procesy to: obróbka plastyczna, obróbka skrawaniem, obróbka cieplna i cieplno-chemiczna, procesy galwaniczne, lakiernicze, przetwórstwo tworzyw sztucznych i oczywiście procesy montażu i kontroli.

Przegląd technik wytwarzania w układzie asortymentowym przedstawiał się następująco:

## 5.1. Łańcuchy

1 mb łańcucha o podziałce 1/2" składa się z ~400 części: po 80 płytek zewnętrznych i płytek wewnętrznych, tulejek, rolek i sworzni. Od każdej z tych części zleży wytrzymałość i trwałość łańcucha, gdyż uszkodzenie pojedynczego elementu powoduje utratę funkcjonalności całego łańcucha. Dlatego procesy produkcyjne łańcuchów były maksymalnie automatyzowane i tak prowadzone, aby zapewnić powtarzalność wyników uzyskiwanych w poszczególnych operacjach i do minimum ograniczyć wpływ pracownika na jakość.

W produkcji łańcuchów dominowała technologia obróbki plastycznej, stanowiąc około 80% ogólnej pracochłonności wykonania łańcucha.

**Płytki łańcuchowe** wykrawane były na prasach mimośrodowych, na przyrządach wielorzędowych, jednotaktowych. Otwory w płytkach wykrawane były w osobnej operacji, na małych prasach mimośrodowych zwanych w zakładzie „dziurkarkami", w procesie całkowicie automatycznym. Rozwiązanie takie było niezbędne ze względu na konieczność zachowania bardzo wysokiej dokładności rozstawu otworów w płytkach, co można było zapewnić jedynie na specjalnych przyrządach dziurkujących z precyzyjnie regulowanym rozstawem stempli. Niektóre typy łańcuchów miały płytki jednostronnie fazowane bądź przetłaczane (łańcuch do rowerów wielobiegowych). Zabiegi te były realizowane w operacji dziurkowania, na rozbudowanych przyrządach dziurkujących. Na przyrządach dziurkujących (do płytek zewnętrznych) wykonywano także znakowanie płytek znakiem firmowym.

W latach osiemdziesiątych, z wprowadzeniem nowoczesnych technologii narzędziowych, dla niektórych typów łańcuchów zaczęto stosować jednooperacyjne wykrawanie płytek. W roku 1993 dla łańcuchów rowerowych beztulejkowych wprowadzono jednooperacyjne wykrawanie płytek (z dziurkowaniem i przetłaczaniem otworków oraz fazowaniem krawędzi zewnętrznych) na rozbudowanych przyrządach wielotaktowych.

Płytki łańcuchowe poddawane były obróbce powierzchniowo-ściernej (przed hartowaniem –gratowanie, i po hartowaniu –czyszczenie). Proces ten

prowadzony był w bębnach obrotowych o niskiej wydajności i na bardzo wydajnych angielskich urządzeniach „Harperizer 18”, gdzie wykorzystywane były bardzo wysokie przeciążenia, sięgające 9G.

Obróbka cieplna płytek łańcuchowych (płytki były wykonywane ze stali 65) to hartowanie z przemianą izotermiczną z dopuszczalną tolerancją ± 2 HRC. Proces ten był prowadzony na urządzeniach angielskiej firmy „Wild - Barfield”. Były to piece z potrząsanymi trzonami, z atmosferą ochronną endotermiczną, wyposażone w wanny do kąpieli solnej. Zasilanie pieców wsadem odbywało się wykonanymi w zakładzie, we własnym zakresie podajnikami wibracyjnymi.

Ponadto płytki łańcuchowe poddawane były procesowi nanoszenia powłoki konwersyjnej, czyli tzw. niebieszczeniu. Pierwotnie proces ten był prowadzony ręcznie w kąpieli saletrzanej, a później w przelotowym piecu typu „Lin” z obrotową, ślimakową retortą, z podgrzewaniem elektrycznym.

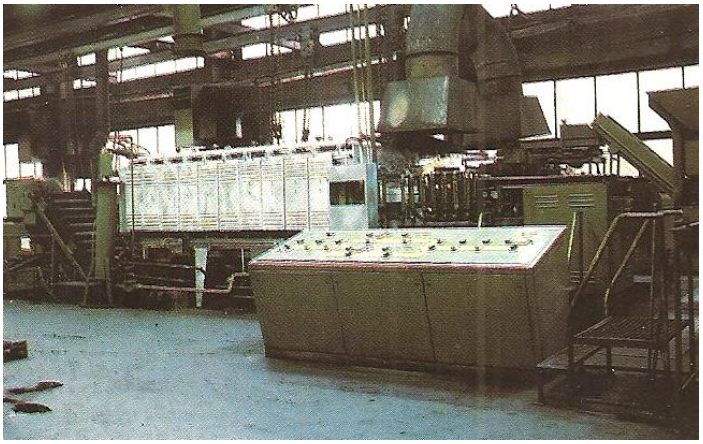
**Tulejki łańcuchowe** zwijane były z taśmy w procesie całkowicie automatycznym, na mechanicznych urządzeniach krzywkowych zwanych „zwijarkami”. Taśmy do produkcji tulejek były to taśmy ze stali węglowej 10, z zaokrąglonymi brzegami, produkowane specjalnie pod potrzeby Rometu. Średnica zewnętrzna tulejek była szlifowana na szlifierkach bezkłowych z podajnikami obrotowymi w procesie całkowicie automatycznym.

Obróbka cieplna tulejek prowadzona była w piecach obrotowych typu „Birleg”, później „ERO”.

Fot.7 Obsługa pieca obrotowego ERO.

Piece te były przystosowane do nawęglania i azoto-nawęglania oraz hartowania. Po zakupie szwajcarskiej linii do obróbki cieplno-chemicznej „SAFED” obróbka cieplna tulejek odbywała się także na tej linii. Linia ta składała się z myjki, dwóch równoległych pieców taśmowych z wannami olejowymi, kolejnej

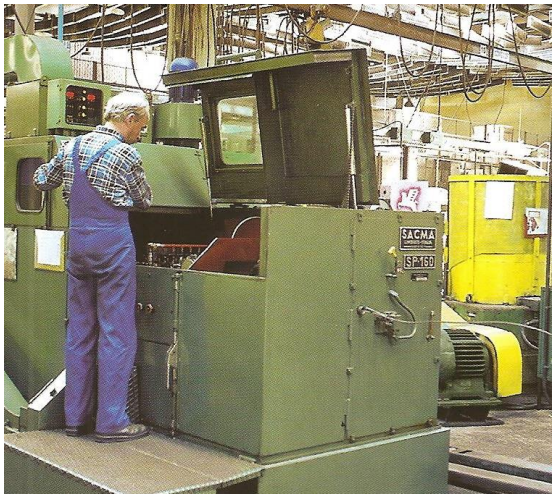
myjki i pieca taśmowego do odpuszczania. Poszczególne elementy linii połączone były zmechanizowanymi urządzeniami transportowymi i zasilającymi, a procesy cieplne odbywały się w atmosferze ochronnej propanu i amoniaku. Cały proces technologiczny na linii „SAFED” odbywał się automatycznie.



Fot.8 Linia do obróbki cieplno-chemicznej SAFED.

Ze względu na duży pobór mocy linia „SAFED” w latach 90-tych była coraz mniej używana, a procesy obróbki cieplnej tulejek odbywały się głównie w piecach „ERO”.

**Rolki Łańcuchowe** produkowane były również ze stali węglowej 10. Rolki do większości łańcuchów produkowane były metodą tłoczenia z taśmy na prasach podwójnego działania, na wielorzędowych przyrządach tłocznych. Półwyrobem po tej operacji była tzw. „kapka”, czyli rolka z nie wykrojonym dnem. Rolka taka w następnej operacji, na urządzeniu zwanym „ubijarką rolek” miała wykrawane dno i ubijane czoła. Proces ten odbywał się automatycznie. Rolki do niektórych typów łańcuchów były szlifowane na szlifierkach bezkłowych, tak jak tulejki łańcuchowe.




Fot.9 Kuźniarka SACMA.

Uruchomienie produkcji precyzyjnych łańcuchów rolkowych, w tym rolkowych łańcuchów rozrządu wymusiło wprowadzenie nowej technologii

wykonania precyzyjnych rolek łańcuchowych. Do tego celu zakupiono włoskie kuźniarki typu „Sacma”, na których jednooperacyjnie z drutu stalowego wyciskano na zimno gotową rolkę, przy bardzo wysokiej wydajności.

Obróbka cieplna rolek odbywała się podobnie jak tulejek łańcuchowych na opisanych wcześniej urządzeniach, to jest w piecach „ERO” i na linii „SAFED”, w identycznym procesie jak tulejki łańcuchowe.

**Sworznie łańcuchowe** wykonywane były ze stali węglowej 10 oraz, w zależności od typu łańcucha ze stali stopowej 15HGM. Pierwotnie sworznie wykonywane były poprzez cięcie drutu i ubijanie czół na prostych urządzeniach krzywkowych zwanych w zakładzie „ucinarkami”. Ucinarki te zostały później zastąpione niemieckimi urządzeniami typu „Hilgelland”, które wykonywały tę samą operację z kilkukrotnie większą wydajnością. Drut na sworznie przed podaniem na ucinarki był kalibrowany na przeciągarkach. Sworznie łańcuchowe były szlifowane na szlifierkach bezkłowych w procesie identycznym jak tulejki łańcuchowe, oraz poddawane obróbce powierzchniowo-ściernej w bębnach obrotowych lub na urządzeniach „Harperizer 18”

Obróbka cieplna sworzni (nawęglanie i hartowanie) odbywała się w piecach obrotowych typu „ERO”.

Wspomnieć należy, że do 1960 roku wszystkie części do łańcuchów obrabiane były cieplnie w starym, gazowym piecu obrotowym.

Fot.10 Piec obrotowy gazowy (używany tylko w zakładzie na ul. Małe Garbary).

**Pozostałe części łańcuchów** jak: płytki zapinacza, zapinacz, płytki ogniw redukcyjnych, sworznie zapinacza itp. które to elementy potrzebne były w znacznie mniejszych ilościach, były produkowane na różnych, mniej lub bardziej skomplikowanych przyrządach. Sworznie zapinacza toczone były z drutu na jednowrzecionowych automatach tokarskich „Index”. Płytki osadcze sprężynujące, produkowane na Wydziale Łańcuchów jako osobny asortyment

wykrawano z taśmy stalowej utwardzonej, na przyrządach jednoczesnych. Wszystkie te elementy poddawane były obróbce powierzchniowo ściernej i cieplnej tak jak pozostałe elementy łańcuchów.

Osobną grupę elementów stanowiły **części nietypowe do łańcuchów specjalnych**. Wszystkie te części, w zależności do ich stopnia skomplikowania i od wielkości zamówienia wykonywane były na stosunkowo prostym oprzyrządowaniu, często z dużym wykorzystaniem pracy ręcznej. W niektórych szczególnych przypadkach (np części gumowane) były one pozyskiwane z kooperacji.

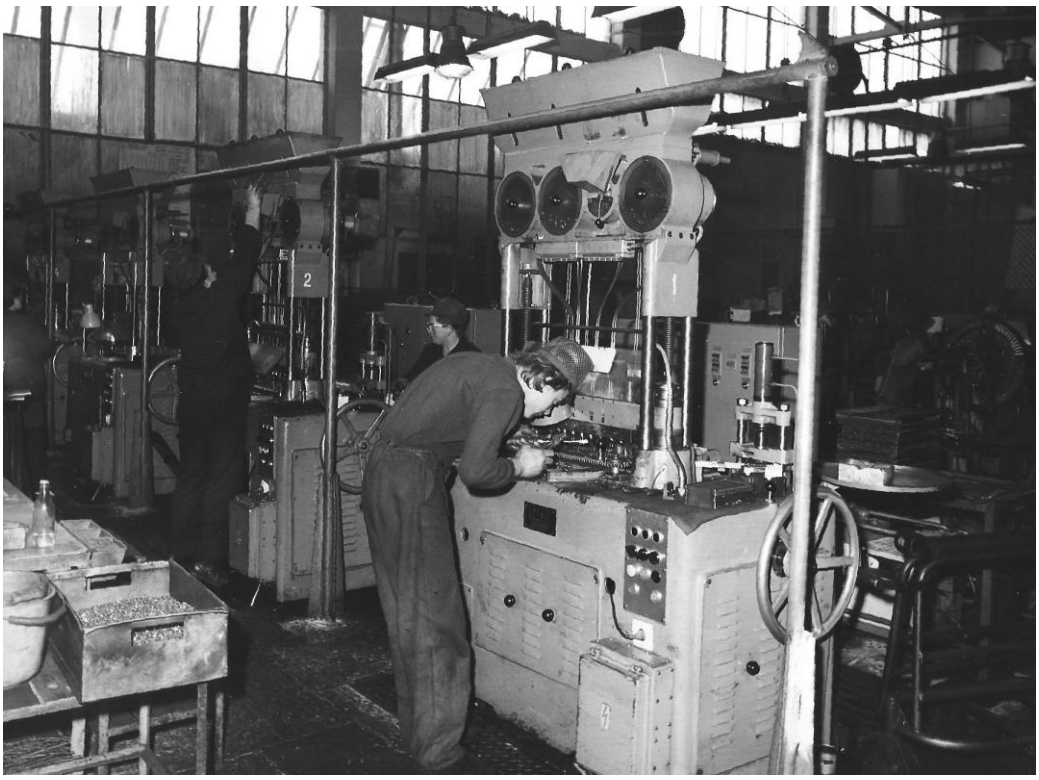
**Montaż łańcuchów.**

Do połowy lat 60-tych montaż łańcuchów odbywał się z dominującym udziałem pracy ręcznej, na prasach ręcznych dźwigniowych i prostym oprzyrządowaniu montażowym.

Fot.11 Hala Wydziału Łańcuchów. Na pierwszym planie stanowiska montażu ręcznego.

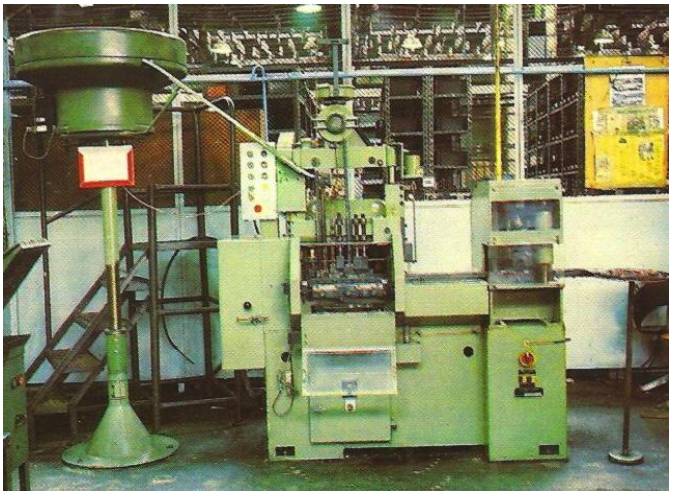
Od połowy lat 60-tych rozpoczęto automatyzację montażu łańcuchów, poprzez zakup automatów montażowych głównie niemieckich firm „MAS" i „Linde", oraz poprzez wykonanie automatów we własnym zakresie, przy udziale zakładu w Bydgoszczy. Montaż automatyzowany w oparciu o urządzenia „Linde" był montażem 2 operacyjnym. Najpierw na osobnym automacie montowany był tzw. blok (płytki wewnętrzne, tulejki i rolki), który

następnie był podawany na drugi automat, gdzie odbywał się montaż gotowego łańcucha. Montaż na urządzeniach „MAS” był montażem 1 operacyjnym.



Fot.12 Automaty montażowe MAS.

Nitowanie łańcuchów odbywało się na osobnych urządzeniach zwanych „niciarkami”. Pierwotnie było to rozwalcowywanie czół sworzni rolkami spiekowymi, później zastąpione bardziej wydajnym nitowaniem daszkowym. Modernizując automaty montażowe, wprowadzono dla niektórych typów łańcuchów nitowanie bezpośrednio na automacie, eliminując tym samym dodatkową operację nitowania.



Fot.13 Automat montażowy LINDE. (do montażu łańcuchów do FIATA 126).

W procesie montażu łańcuchów stosowano szereg urządzeń pomocniczych do układania, sortowania, orientowania i podawania elementów łańcucha. Wszystkie te urządzenia były projektowane i wykonywane w zakładzie we własnym zakresie.

Niektóre typy łańcuchów, głównie te które miały zastosowanie w układach napędowych bez regulacji naciągu, po montażu były prężone i docierane, w celu wyeliminowania luzów i ograniczenia ewentualnych deformacji eksploatacyjnych.

Łańcuchy do śmigłowców ze względu na bardzo wysokie wymagania jakościowe były produkowane wg oddzielnej, specjalnej technologii. Każdy łańcuch podlegał też specjalnym procedurom kontrolnym, między innymi każdy był prześwietlany promieniami rentgena na Politechnice Poznańskiej. Każdy łańcuch otrzymywał metrykę i tzw. „resurs".

Większość łańcuchów podlegała procesowi konserwacji. Proces ten odbywał się automatycznie na specjalnym urządzeniu z przenośnikiem podwieszanym i stacjami: grzewczą, konserwującą i ociekową . Środkiem smarnym był środek o nazwie „Linkor" opracowany przez Instytut Technologii Nafty, spełniający równocześnie funkcje konserwujące i przeciwcierne.

## 5.2. Piasty

Produkcja elementów piasty to głównie obróbka skrawaniem i obróbka plastyczna. Takie elementy piasty jak: koła zębate, dźwignia hamulca, opaska dźwigni, korpus piasty kuty czy bęben hamulcowy to elementy wykonywane na prasach mechanicznych. Pozostałe elementy wykonywane były technologią obróbki skrawaniem, głównie na prętowych automatach wielowrzecionowych, oraz na różnych mniej, lub bardziej specjalistycznych obrabiarkach. Technologia wykonania poszczególnych elementów piasty podlegała stałemu procesowi unowocześniania i modernizacji, często wraz z modernizacją konstrukcji poszczególnych elementów.

Procesy wykonania ciekawszych elementów przedstawiały się następująco:

**Korpus piasty** z chwilą przejęcia produkcji z HCP był toczony z pełnego materiału (pręty ciągnione Ø55 o zawartości 0,25% C) na automatach wielowrzecionowych, niemieckich typu „Pitler". Później, w 1955 r. korpus z pręta zastąpiono korpusem kutym, a odkuwkę dla Rometu produkowała Kuźnia Ustroń. Były także próby kucia korpusa we własnym zakresie, z rury metodą TR na przyrządzie opracowanym w Instytucie Obróbki Plastycznej w Poznaniu. Technologia ta była przez krótki czas stosowana w zakładzie, później zaniechana ze względów ekonomicznych. Korpus piasty był następnie obrabiany mechanicznie na 6 wrzecionowych automatach tokarskich (uchwytowych) produkcji wrocławskiej FAT, z automatycznym podawaniem odkuwki i odbiorem gotowego detalu. Alternatywnie był też stosowany korpus piasty składany. Był to korpus bez kołnierzy, toczony z rury, z nasadzanymi

wciskowo kołnierzami szprychowymi. Korpus piasty (z odkuwki) podlegał dalszej obróbce mechanicznej, a mianowicie wierceniu otworów szprychowych w kołnierzach, która to operacja wykonywana była na specjalnych wielowrzecionowych urządzeniach własnej produkcji. Otwory szprychowe fazowano pierwotnie wiertłami na urządzeniach jak wyżej, później kulkami poprzez wygniatanie fazy na prasie mechanicznej.

Pozostałe toczone elementy wewnętrzne piasty jak: **stożek nastawczy, sprzęgło kłowe, pierścień kłowy, zabierak i stożek stały** były toczone z prętów ciągnionych, na 6 wrzecionowych, prętowych automatach tokarskich produkcji polskiej „FAT" i niemieckiej „Gildemeister". Poszczególne te elementy podlegały dalszej obróbce mechanicznej jak: frezowanie spłaszczeń i wybrań, frezowanie kłów czy frezowanie bieżni spiralnych zabieraka. Wszystkie te operacje prowadzone były na specjalistycznych bądź specjalizowanych obrabiarkach zawsze z częściową automatyzacją procesu.

**Bęben hamulcowy** przed modernizacją był 2 częściowy (stalowy z tuleją mosiężną), po modernizacji jednoczęściowy, stalowy. Bęben ten był zwijany z taśmy stalowej na prasie, w jednooperacyjnym przyrządzie tłocznym. Zwinięty bęben był toczony, frezowany, miał przeciągany otwór oraz nacinane i przeginane łapki. Tak wykonany bęben był po obróbce cieplnej spinany pierścieniową sprężyną i łupany na dwie części.

**Oś piasty** pierwotnie stopniowana z dwoma różnymi gwintami została zastąpiona osią o jednej średnicy i gwincie. Oś taka była cięta z ciągnionego pręta, miała zatoczone czoła i walcowany gwint oraz metodą obróbki plastycznej wykonane zagnioty i kwadrat regulacyjny na czole.

**Koła łańcuchowe** wykonywane były na prasach mechanicznych pierwotnie w dwóch operacjach (osobno wykrawanie zębów), później na przyrządach jednooperacyjnych. Koła te we wcześniejszych rozwiązaniach miały otwór gwintowany służący do zamocowania koła na zabieraku piasty (mocowanie to było kontrowane przeciwnakrętką). Rozwiązanie to zastąpiono później połączeniem wielowypustowym z zabezpieczeniem pierścieniem sprężystym.

Pozostałe elementy piasty jak: **dźwignia hamulca, opaska, osłonki i podkładki** wykonywane były na prasach, na przyrządach tłocznych.

Większość elementów piasty poddawana była procesom obróbki powierzchniowo-ściernej, prowadzonej na urządzeniach wibracyjnych „Spiratron" w kształtkach ściernych.

Poza opaską, dźwignią, osią i osłonami wszystkie elementy piasty były obrabiane cieplnie. Obróbka cieplna części do piast odbywała się w różnych okresach na bardzo różnych urządzeniach. Części do piast były nawęglane i hartowane w latach 1954-1970 w piecach komorowych z udziałem karbonitu jako środka do nawęglania. Były to procesy pracochłonne, szkodliwe, nie gwarantujące dobrej jakości. W latach późniejszych, po modernizacji obróbka cieplna (koła - hartowanie, pozostałe elementy – azoto-nawęglanie i hartowanie) prowadzona była w atmosferach ochronnych, w piecach komorowych PEKAT

ze świebodzińskiej ELTERMY, gdzie cały proces odbywał się w cyklu automatycznym.

Wszystkie zewnętrzne elementy piasty były obrabiane galwanicznie. W tym celu zakład posiadał własną, dobrze wyposażoną galwanizernię. Część elementów, takich jak oś, osłony, podkładki i normalia były cynkowane, natomiast korpus i dźwignia miały powłokę Ni+Cr. Do nakładania powłok niklowo-chromowych zakupiono nowoczesny automat galwaniczny angielskiej firmy „EFKO", który zastąpił wcześniej używane, obsługiwane ręcznie wanny galwaniczne. Koła łańcuchowe piasty były pasywowane na kolor czarny. Inne, prowadzone na galwanizerni procesy to: cynkowanie z połyskiem, fosforanowanie i kadmowanie.

Montaż piasty odbywał się dwuetapowo. Najpierw były montowane podzespoły: oś piasty ze stożkiem, zabierak kompletny, koszyczki z kulkami. Montaż ten był montażem stanowiskowym, częściowo zautomatyzowanym. Piasta kompletna była montowana na linii montażowej w cyklu 5s. Linia montażowa wykonana w zakładzie we własnym zakresie była wyposażona w transporter taśmowy z kubełkowymi stanowiskami montażowymi. Podczas montażu wnętrze piasty wypełniane było wysokiej jakości i trwałości smarem stałym, gdyż piasta nie posiadała smarowniczki do uzupełniania smaru. Po montażu piasta była kontrolowana pod kątem prawidłowości zabierania i momentu hamowania, na specjalnym urządzeniu kontrolnym.

## 5.3. Oświetlenie rowerowe

Procesy technologiczne elementów oświetlenia rowerowego to głównie obróbka plastyczna i przetwórstwo tworzyw sztucznych. Pierwsze produkowane w Romecie lampy przednie miały obudowy blaszane, tłoczone. Kolejne modele lamp przednich oraz wszystkie lampy tylne były już produkowane z tworzyw sztucznych, metodą wtrysku. Elementy te były wykonywane głównie u kooperantów, niemniej konstrukcja i wykonanie form wtryskowych było w zakładzie. Uchwyty lamp i elementy przyłączy elektrycznych były wykrawane i tłoczone z blach. Uchwyty były galwanizowane (Ni+Cr) na linii „EFKO". Ciekawsze procesy stosowane przy produkcji lamp to:

- obróbka galwaniczna (Cu+Ni+Cr) obudowy jednej z typów lamp, wykonanej z tworzywa ABS,
- napylanie próżniowe warstwą Al luster lamp rowerowych,
- zgrzewanie ultradźwiękowe elementów optyki lamp.

Ciekawsze procesy stosowane przy produkcji prądnicy rowerowej to:

- wyciskanie korpusu prądnicy z krążka Al (było to wyciskanie mieszane, współbieżne z przeciwbieżnym) na prasie mimośrodowej 1600 KN w cyklu automatycznym,

- łączenie magnesu prądnicy ze sworzniem na wtryskarce, poprzez wtryskiwanie tworzywa w przestrzeń między magnesem a sworzniem (pierwotnie były stosowane epoksydowe masy klejowe).

Elementy tzw. skrętu i uchwytu prądnicy były wykonywane w procesach obróbki plastycznej i galwanizowane (Ni+Cr) na automacie „EFKO".

Montaż zarówno lamp jak i prądnicy był montażem stanowiskowym. Kontrola gotowych wyrobów polegała na sprawdzeniu poprawności wykonania i montażu oraz sprawdzeniu parametrów świetlnych i elektrycznych.

## 5.3. Rowery

Procesy technologiczne przy produkcji rowerów to głównie obróbka plastyczna, obróbka powierzchniowa, przetwórstwo tworzyw sztucznych i montaż. Elementy produkowane w zakładzie to: ramy, widelce przednie, niektóre rodzaje kierownic, siodełka, obręcze 12½" i oczywiście produkty własne, to jest łańcuchy, piasty i oświetlenie. Wszystkie elementy z tworzyw sztucznych produkowane były w kooperacji, ale na własnych formach. Takie elementy jak : układy korbowe, hamulce, dzwonki, lusterka, bagażniki i inne elementy standardowego wyposażenia rowerów pochodziły z kooperacji z innych zakładów przedsiębiorstwa „ROMET", lub z importu.

Ramy oraz widelce, błotniki i kierownice większości produkowanych w poznańskim ROMECIE rowerów były lakierowane, natomiast niektóre pojazdy (Smyk, Balbinka, Gucio, …) miały ramy galwanizowane (Ni+Cr) na automacie „EFKO". Galwanizowane były także obręcze, niektóre kierownice i błotniki oraz inne elementy.

Ciekawsze, stosowane przy produkcji rowerów procesy technologiczne to:
- produkcja obręczy rowerowych (walcowanie ciągłe profilu obręczy na specjalnej walcarce, następnie rozcinanie i zgrzewanie),
- produkcja ram rowerowych (gięcie rur na giętarkach MEWAG z rdzeniem, rozcinanie profilowe, spawanie na automatach spawalniczych),
- przygotowanie ram pod lakierowanie (początkowo było to fosforanowanie galwaniczne, później śrutowanie na specjalnym urządzeniu produkcji włoskiej),
- lakierowanie. Zakład posiadał linię lakierniczą składającą się z kabin lakierniczych wyposażonych w elektrostatykę i kurtyny wodne oraz z suszarni tunelowej.

Jako ciekawostkę warto wspomnieć, że alternatywnie niektóre rowerki produkowane w Poznaniu wyposażone były w koła rowerowe (normalne, tzn. z ogumieniem pneumatycznym i ze standardowymi piastami) wykonane z tworzyw sztucznych technologią wtrysku. W kołach tych były piasty różniące się od standardowych korpusami, które zamiast kołnierzy szprychowych miały na zewnątrz ryflowania umożliwiające trwałe połączenie z kołem w procesie wtrysku. Koła takie były produkowane w rozmiarach 12½" oraz 16".

Montaż rowerków był montażem stanowiskowym.

## 6. Zaplecze pomocnicze zakładu

W latach 1974- 1978 w ramach generalnej rozbudowy zakładu zbudowana została:
-rozprężalnia gazu propan wraz z siecią i magazynem gazu,
-neutralizator ścieków,
-baza Głównego Mechanika i Energetyka.
-oraz rozbudowana została stacja sprężarek wraz siecią sprężonego powietrza.

Rozprężalnia gazu pracowała na rzecz hartowni dla wydziałów piast oraz łańcuchów. Gaz ten miał zastosowanie głównie w procesie obróbki cieplnej, do kurtyn ochronnych.

Neutralizator ścieków – służył do neutralizacji ścieków z galwanizerni.

Stacja sprężarek zaopatrywała centralnie cały zakładzie w sprężone powietrze, potrzebne do poszczególnych procesów technologicznych i urządzeń.

W zakładzie funkcjonowała kotłownia, która zabezpieczała ciepło technologiczne do automatu galwanicznego „EFKO".

Zakład posiadał bazę transportu zewnętrznego i wewnętrznego.
Transport wewnętrzny dysponował wózkami platformowymi i widłowymi, akumulatorowymi i spalinowymi. Transport wewnętrzny obsługiwał produkcję i magazyny.

Zakład w ramach transportu zewnętrznego posiadał: samochody ciężarowe, dostawcze, osobowe, autobusy i dźwig samochodowy. Transport zewnętrzny służył do przywożenia materiałów, wywożenia wyrobów gotowych, jak również sprzątał drogi w zakładzie, woził pracowników i ich dzieci do ośrodków kolonijnych i wczasowych.

W zakładzie działała jednostka OSP licząca 25 strażaków, która posiadała własną remizę, była wyposażona w ubiory strażackie i dysponowała wozem strażackim oraz niezbędnym sprzętem. Jednostka ta kilkakrotnie brała udział w różnych konkursach organizowanych dla jednostek OSP. W zakładzie dbała o bezpieczeństwo przciwpożarowe.

## 7. Zaplecze socjalne zakładu

Potrzeby socjalne załogi tak w zakresie wypoczynku i rekreacji, jak i zabezpieczenia socjalnego obiektów produkcyjnych były w Poznańskim ROMECIE zawsze bardzo ważne.

Pierwszym krokiem do zorganizowania przez zakład własnych placówek wypoczynkowych było przejęcie w 1958r z Państwowego Funduszu Ziemi działki w Wójtowicach k/ Bystrzycy Kłodzkiej, wraz ze znacznie zniszczonymi zabudowaniami. Po wyremontowaniu obiektu w ośrodku tym zaczęto organizować coroczne kolonie dla dzieci i turnusy wczasowe dla pracowników.

Fot.14 Ośrodek kolonijny w Wójtowicach.

Fot.15 Ośrodek w Wójtowicach z frontowej strony.

W 1961 roku zakład wzbogacił ofertą wypoczynku dla pracowników przez wydzierżawienie działki w raz z budynkiem w Niechorzu nad Bałtykiem.

Kolejnym przedsięwzięciem, mającym na celu stworzenia pracownikom odpowiednich warunków wypoczynku było kupienie przez zakład w 1967 roku działki pod zabudowę, położonej nad morzem, w Dąbkach k/ Darłowa. W latach 1970-1978 organizowano tam wczasy rodzinne w zakupionych domkach campingowych.

Fot.16 Domki campingowe w ośrodku w Dąbkach.

Kolejnym etapem, realizowanym w latach 1974-1979 była budowa docelowego ośrodka wypoczynkowego. Budowę zakończono w 1979 roku. Powstał wówczas piętrowy pawilon socjalny z kuchnią, stołówką, kawiarnią, salami do gier i zabaw, oraz mieszkanie dla kierownika ośrodka.

Fot 17 Pawilon socjalny ośrodka wczasowego w Dąbkach.

Drugi pawilon (hotelowy) składał się z dwóch budynków dwupiętrowych połączonych ze sobą, w których jednocześnie (w pokojach dwuosobowych z łazienkami) mogło wypoczywać aż 180 osób. W pawilonie tym były kąciki telewizyjne i pomieszczenia pomocnicze.

Fot.18 Pawilony hotelowe ośrodka w Dąbkach.

Na terenie ośrodka były boiska do siatkówki i tenisa, oraz parking dla samochodów.

Poza pawilonami hotelowymi, w dalszym ciągu do dyspozycji załogi były znajdujące się na terenie ośrodka domki campingowe.

Zakład prowadził też wymianę miejsc wczasowych, oferując w zamian za miejsca w ośrodku w Dąbkach wczasy w innych ośrodkach przedsiębiorstwa

ROMET. Wymiana taka prowadzona była także z innymi zakładami, oraz z zakładami pokrewnymi z Niemiec (z dawniej NRD).

W 1975 roku powstają z inicjatywy pracowników zakładu „Pracownicze Ogródki Działkowe”. Na ten cel zakład otrzymał od Skarbu Państwa w wieczyste użytkowanie 18 ha nieużytków przeznaczonych pod POD. Teren zlokalizowany był przy jeziorze Włókno we wsi Potrzanowo, gmina Skoki. Na terenie tym, dzięki inwestycjom powstało ogrodzenie terenu dla 120 działek, zbudowano hydroforownię ze studnią głębinową i rozprowadzono wodę po całym terenie POD. Doprowadzono także energie elektryczną i rozprowadzono ją po terenie POD oraz wybudowano hangar na sprzęt wodny.

W 1991 roku zakład przekazał POD Wojewódzkiemu Związkowi Ogrodów Działkowych w Poznaniu. Obecnie, w chwili pisania tego opracowania działa tu Rodzinny Ogród Działkowy „ MORENA”.

W 1999 roku, po upadłości ROMETU jako przedsiębiorstwa, Syndyk Masy Upadłościowej sprzedał ośrodek w Dąbkach „Spółdzielni Pracy Chronionej” w Bydgoszczy, i obecnie tj. w 2011 roku ośrodek funkcjonuje jako ośrodek rehabilitacyjno wypoczynkowy po nazwą POLONEZ w Dąbkach.

Wraz z rozbudową Zakładu rozbudowano również Przychodnie Przyzakładową. Powstały wówczas gabinety: stomatologiczny, ginekologiczny, kardiologiczny, pracownia fizykoterapii oraz laboratorium analityczne. Gabinety te zostały wyposażone w nowoczesny sprzęt specjalistyczny, co pozwoliło na prowadzenie skutecznej działalności leczniczej i zapobiegawczej dla załogi Rometu.

Załoga dwóch wydziałów zlokalizowanych w Luboniu miała zabezpieczoną opiekę medyczną w gabinecie lekarskim przy wydziale na ul. Powstańców Wielkopolskich w Luboniu, a także korzystała z gabinetów specjalistycznych w Zakładzie w Poznaniu.

# 8. Organizacje społeczne i ich działalność

## 8.1. Koło Zakładowe SIMP

Koło SIMP przy poznańskim ROMECIE zostało utworzone w 1955 roku, a jego założycielem i pierwszym przewodniczącym był mgr inż. Kazimierz Gielewski, działacz Poznańskiego Oddziału SIMP.

Zakładowe Koło SIMP na początku swego istnienia liczyło 12 członków i skupiało w swych szeregach całą kadrę techniczną zakładu. Pierwsze lata jego działalności to okres bardzo aktywnej działalności stowarzyszeniowej. Zwiększa się wówczas poziom zatrudnienia w zakładzie, przybywa specjalistów (konstruktorów i technologów) którzy zasilają rzesze stowarzyszenia i wpływają na coraz aktywniejszą działalność koła.

Fot.19 Przedstawiciele ZO SIMP na zebraniu koła w Romecie.

W kolejnych latach Koło Zakładowe SIMP powiększało swoje szeregi. W roku 1970 liczyło 38 członków, a jego przewodniczącym był wówczas kol. Jan Kapsa.

Fot.20 Wizyta przedstawicieli ZG SIMP w Romecie.

Kolejne lata to dalszy rozwój zakładu i intensyfikacja pracy Koła SIMP. W tym czasie przewodniczącym koła był kol. Wiesław Nowikowski (od 1972 roku) a liczba członków koła wzrastała, by w 1980 roku osiągnąć wielkość 155 osób. Koło w tym czasie podejmuje szereg inicjatyw i nowych form

działalności, które stanowiły o jego wysokich notach w rankingu kół Oddziału Poznańskiego SIMP. Te nowe formy pracy to:
- pomoc koleżeńska, polegająca na prowadzeniu i administrowaniu punktem naprawy samochodów,
- zebrania SIMP ilustrowane odczytani o tematyce podróżniczej, przyrodniczej itp.,
- wymiana doświadczeń stowarzyszeniowych z innymi Kołami SIMP,
- wycieczki i wyjazdy techniczne,
- bezdewizowa wymiana doświadczeń z zagranicznymi partnerami,
- obejmowanie patronatem SIMP nowych wyrobów,
- redagowanie audycji technicznych w radiowęźle zakładowym,
- oprowadzanie wycieczek po zakładzie,
- organizowanie konkursów technicznych,
- wdrożenie systemu przyznawania „Zakładowej Specjalizacji Zawodowej”,
- prowadzenie kroniki koła,
- prace przy odbudowie zamku w Rydzynie.

Fot.21 Wręczanie odznaczeń na zebraniu z okazji 25 lecia Koła SIMP.

Lata 80-te w zakładzie to okres stabilnego rozwoju, polegającego na ciągłym modernizowaniu technologii i produktów w ramach istniejącego i ustabilizowanego profilu.

Kołu SIMP w tym okresie (od 1984 r.) przewodniczył kol. Jan Cichocki. Działalność koła koncentrowała się wówczas na kontynuowaniu dotychczasowych i wprowadzaniu nowych form pracy. Członkowie koła wyposażają własne pomieszczenie do prowadzenia działalności, tzw. „Salkę SIMP”, oraz pomagają w wyposażeniu „Zakładowej Izby Tradycji”.

Pojawiła się nowa forma działania,- organizowanie pod szyldem Koła SIMP i Zarządu Oddziału „Rajdów Rowerowych SIMP” dla członków stowarzyszenia i ich rodzin. Pierwszy rajd odbył się w 1984 roku na trasie z Rogalina do Kórnika.

Fot.22 Zebranie z okazji 40 lecia Koła SIMP.

Fot.22 SIMP-owcy z Rometu na wycieczce w Wambierzycach.

Lata 90-te to okres transformacji ustrojowej i gospodarczej w naszym kraju. Okres ten był dla zakładu „ROMET” i dla Koła SIMP okresem trudnym, stanowił jednak wyzwanie do jeszcze aktywniejszej działalności.

W 1992 roku z inicjatywy dyrektora zakładu inż. Nowikowskiego zrodziła się inicjatywa organizowania z dużym rozmachem imprez rekreacyjnych dla

mieszkańców Poznania, tzw. „Majówek z rowerem”. Imprezy te, organizowane corocznie siłami głównie Koła SIMP, a odbywające się na trasach dojazdowych ulicami miasta oraz nad Jeziorem Maltańskim weszły na wiele lat do kalendarza imprez miejskich.

Fot.24 Spotkanie działaczy Koła SIMP w salce klubowej NOT.

W całym opisanym okresie członkowie Koła SIMP byli aktywni i osiągali sukcesy zawodowe i społeczne. Wielu z nich było laureatami nagród NOT, wygrywało konkursy techniczne regionalne i ogólnopolskie, uzyskiwało tytuły „Rzeczoznawców” i „Specjalistów SIMP”. Wielu członków koła ma w swym dorobku autorstwo wniosków racjonalizatorskich, wynalazków i wzorów użytkowych. Wielu też członków koła z „ROMET”-u działało i nadal działa aktywnie w strukturach regionalnych i ogólnopolskich SIMP-u i NOT-u pełniąc różne odpowiedzialne funkcje i realizując ważne zadania.

W związku z upadłością zakładu (co opisano w punkcie 1.7.) i odejściem pracowników, członków SIMP koło przestało funkcjonować jako Koło Przyzakładowe. Jednak za wolą byłych pracowników „ROMET”-u którzy postanowili nadal działać razem koła nie rozwiązano. Obecnie działa ono nadal pod nazwą „Koło SIMP nr 63 dawniej przy Zakładach ROMET w Poznaniu” z siedzibą w Poznaniu, przy ul. Wieniawskiego 5/9, to jest przy siedzibie Oddziału Wojewódzkiego SIMP w Poznaniu, a jego skład jest następujący:

kol. Braniecki Jerzy
kol. Cichocki Jan
kol. Górniaczyk Waldemar
kol. Hoffa Robert
kol. Kaniewski Jerzy
kol. Klorek Jadwiga

kol. Mądry Andrzej
kol. Miedziński Krzysztof
kol. Nowikowski Wiesław
kol. Paszke Władysław
kol. Piasecki Edward
kol. Stefański Krzysztof
kol. Śliwiński Jerzy
kol. Wojciechowski Jerzy

Kołem obecnie kieruje Zarząd w składzie:

kol. Robert Hoffa -przewodniczący
kol. Jan Cichocki -v-ce przewodniczący
kol. Krzysztof Miedziński -sekretarz
kol. Jadwiga Klorek -skarbnik

W całym okresie istnienia (1955 – 2005) przewodniczącymi koła w poszczególnych latach byli:

1955 – 1960 -kol. Kazimierz Gielewski
1961 – 1962 -kol. Jerzy Zgorzelak
1963 – 1964 -kol. Zdzisław Duda
1965 – 1971 -kol. Jan Kapsa
1972 – 1983 -kol. Wiesław Nowikowski
1984 – 1997 -kol. Jan Cichocki
1998 – 2002 -kol. Marian Eitner
2003 – nadal -kol. Robert Hoffa

## 8.2. Zakładowy Klub KTiR

Drugą działająca w poznańskim ROMECIE organizacją techniczną był Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji, utworzony w 1962 roku z inicjatywy kierownictwa zakładu i Zakładowego Koła SIMP.

Podstawowymi kierunkami działalności klubu było propagowanie nowej myśli technicznej, opieka i pomoc racjonalizatorom, opracowywanie biuletynu z tematyką dla racjonalizatorów oraz organizowanie konkursów i wymiany doświadczeń. Niewątpliwym efektem działalności klubu było wiele zgłoszonych i wdrożonych projektów racjonalizatorskich w zakładzie oraz wiele uzyskanych zastrzeżeń patentowych. Klub brał też udział we współzawodnictwie na szczeblu wojewódzkim.

Zakładowy Klub Techniki i Racjonalizacji zakończył działalność wraz z upadłością i likwidacją zakładu.

## 8.3. Inne organizacje

W poznańskim ROMECIE poza organizacjami technicznymi działały także inne organizacje społeczne i polityczne, a mianowicie:
- Związki zawodowe. W okresie PRL-u działał w zakładzie (jak w większości zakładów w kraju) jeden związek zawodowy w ramach WRZZ. Po roku 1981 powstał w zakładzie związek „Solidarność", oraz równolegle drugi związek w ramach OPZZ.
- Organizacje polityczne. W okresie PRL-u, podobnie jak w większości zakładów w kraju działały w zakładzie: Zakładowa organizacja PZPR oraz młodzieżowa ZMS. Organizacje te po roku 1990 zakończyły działalność.
- Inne organizacje społeczne działające w różnych okresach w zakładzie to:

Polskie Towarzystwo Ekonomiczne,
Liga Kobiet Polskich.
Polski Związek Wędkarski,
Polski Związek Filatelistyczny,
Polski Czerwony Krzyż,
Polskie Towarzystwo Turystyczno Krajoznawcze,
Towarzystwo Krzewienia Kultury Fizycznej,
Klub Honorowych Krwiodawców, itp.

# 9. Z. R. ROMET Poznań w tabelach i liczbach

## 9.1. Kierownictwo zakładu w latach 1949 - 2005

| *Okres* | *Dyr. Naczelny* | *Dyr. Techniczny* | *Zakład* |
|---|---|---|---|
| *1949 - 1955* | ---------- | ---------- | Małe Garbary |
| *1955 – 1959* | Marian Szalbierz | ---------- | Małe Garbary |
| *1954 – 1956* | mgr inż. Kazimierz Gielewski | inż. Klaudiusz Gozdowski | Luboń |
| *1956 – 1959* | mgr inż. Kazimierz Gielewski | inż. Henryk Luboiński | Luboń |
| *1960 – 1960* | Marian Szalbierz | mgr inż. Kazimierz Gielewski | Serbska |
| *1961 – 1963* | inż. Stanisław Richter | inż. Jerzy Zgorzelak | Serbska |
| *1964 – 1965* | inż. Jerzy Zgorzelak | mgr inż. Zbigniew Pawłowski | Serbska |
| *1966 – 1967* | inż. Jerzy Zgorzelak | inż. Władysław Rejmer | Serbska |
| *1967 – 1968* | inż. Bogdan Stefaniak | inż. Władysław Rejmer | Serbska |
| *1969 – 1990* | inż. Bogdan Stefaniak | inż. Wiesław Nowikowski | Serbska |
| *1990 – 1997* | inż. Wiesław Nowikowski | inż. Jerzy Kaniewski | Serbska |
| *1997 – 1999* | inż. Jerzy Kaniewski | mgr inż. Urszula Urbańska | Serbska |
| *2000 – 2002* | Marek Niemir | mgr inż. Robert Hoffa | Serbska |
| *2002 – 2003* | Jerzy Gacki (syndyk) | Zdzisław Płotkowiak | Serbska |
| *2003 – 2003* | Bohdan Małecki (syndyk) | ---------- | Serbska |
| *2003 - 2004* | Robert Warczyk | Ignacy Jan | Serbska |
| *2005 - ?* | ---------- | ---------- | Środa Wlkp. |

(----------) –nazwiska nieznane autorom.

## 9.2. Zatrudnienie w liczbach

| *Rok* | *1950* | *1955* | *1960* | *1970* | *1975* | *1980* | *1985* | *1990* | *1996* | *2001* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Ilość prac* | 184 | 330 | 805 | 1640 | 1740 | 1628 | 1300 | 1230 | 823 | 208 |

## 9.3. Wyroby w liczbach

| | | *Rok* | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Asortyment* | *Jednost.* | *1950* | *1955* | *1960* | *1970* | *1975* | *1979* | *1990* | *1997* |
| *Szprychy* | *mil. szt.* | 15,1 | - | - | - | - | - | - | - |
| *Nyple* | *mil. szt.* | 9,5 | - | - | - | - | - | - | - |
| *Łańcuch* | *tony* | 130 | 300 | 519 | 1485 | 2100 | 2850 | 2400 | 2000 |
| *Piasty torpedo* | *tys. szt.* | - | 126 | 261 | 800 | 1150 | 1330 | 1060 | 980 |
| *Koła wolnob.* | *tys. szt.* | - | - | 2,2 | 103 | 122 | 150 | - | - |
| *Kompl. oświetl.* | *tys. szt.* | - | - | - | 540 | 913 | 1000 | 800 | 650 |
| *Pojazdy* | *tys. szt.* | - | - | - | - | - | 115 | 90 | 82 |
| *Płytki osadcze* | *mil. szt.* | - | - | - | - | - | 6 | | |

## 9.4. Imprezy społeczne:

### - ”Majówki i pikniki rowerowe:

| *Data* | *Nazwa* | *Współorganiz.* | *Miejsce mety* | *~Ilość uczestnik.* |
|---|---|---|---|---|
| **1.06.1991** | „W dniu dziecka – rower dla dziecka” | - | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1000 |
| **30.05.1992** | „Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1400 |
| **22.05.1993** | „Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1500 |
| **11.09.1993** | „Piknik Rowerowy” | Automobilklub Wielkopolski | Tor Samochod. Poznań | 100 |
| **28.05.1994** | „IV Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański Radio „S” | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1800 |
| **27.05.1995** | „V Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański Radio „S” | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1900 |
| **25.05.1996** | „VI Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański Radio „S” | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1800 |
| **31.05.1997** | „VII Majówka z Rowerem” | Ekspres Poznański Radio „S” | Nad Jeziorem Maltańskim. | 1600 |

Plakietki okolicznościowe.

Fot.25  Zbiórka uczestników „Majówki z rowerem” przed zakładem Romet.

Fot 26  Dojazd do mety uczestników „Majówki z Rowerem”

Fot.27 i 28  Mały zwycięzca i duży zwycięzca konkursów „Majówkowych”.

Fot.29 Wręczanie nagród zwycięzcom.

## -Rajdy Rowerowe

| *nr* | *Data* | *Trasa* | *Ilość uczeszt.* |
|---|---|---|---|
| **1** | **14.09.1985** | Rogalinek - Kórnik | ~30 |
| **2** | **11.10.1986** | Poznań - Jarosławiec | ~40 |
| **3** | **3.10.1987** | Poznań - Zielonka | 44 |
| **4** | **1.10.1998** | Poznań– Wierzonka - Wierzenica | 66 |
| **5** | **7.10.1989** | Poznań – Borowiec - Błażejewko | ~60 |
| **6** | **6.10.1990** | Poznań Golęcin –Kiekrz - Strzeszynek | ~70 |
| **7** | **5.10.1991** | Poznań – Wierzonka - Gruszczyn | ~60 |
| **-** | **28-30. 05.1992** | VI Ogólnopolski Rajd Rowerowy o Puchar Dyrektora Z.R. Romet S.A. na trasach:<br>I Poznań – Kiekrz – Strzeszynem – Poznań<br>II Poznań – Zielonka – Biedrusko – Poznań<br>III Poznań Serbska – Poznań Jez. Malta. | ~65 |
| **8** | **3.10.1992** | Poznań – Biedrusko - Potrzanowo | ~55 |
| **9** | **2.10.1993** | P-ń Komandoria – Tulce – P-ń Malta | ~60 |
| **10** | **1.10.1994** | Poznań Serbska – Morasko - Strzeszynek | ~60 |
| **11** | **7.10.1995** | Poznań Serbska – Biedrusko – Nowa Wieś | ~50 |
| **12** | **5.10.1996** | P-ń Serbska – Suchy Las – Jez. Rusałka | ~70 |
| **13** | **4.10.1997** | Poznań – Dziewicza Góra | ~60 |
| **14** | **10.10.1998** | Poznań Serbska – Złotniki – Jez. Kierskie | ~55 |
| **15** | **2.10.1999** | Poznań - Puszczykowo | ~50 |
| **16** | **7.10.2000** | Poznań, park Golęciński - Pamiątkowo | ~50 |
| **17** | **22.09.2001** | Poznań przy torze regat. MALTA- Promno | ~45 |
| **18** | **29.09.2002** | Poznań – polana na Dziewiczej Górze | ~40 |
| **19*** | **7.10.2006** | Poznań, parking przy IPS - Zielonka | ~20 |

*) organizowany wspólnie z Kołem SIMP przy IPS Tabor

Okolicznościowe znaczki z „Rajdów Rowerowych”.

Fot.30 Przystanek na trasie „Rajdu rowerowego”.

Fot.31 Ognisko na mecie „Rajdu rowerowego”.

## 10. Co wiemy o ROMECIE dzisiaj, w 2011 roku.

Na terenie po Romecie Poznań przy ul. Serbskiej w Poznaniu istnieje duży supermarket TESKO wraz z stacją benzynową.
Hala po produkcji łańcuchów została całkowicie zmodernizowana i mieści się tam duży market z branży wyposażenia mieszkań,
Tak zwany mały biurowiec, po niewielkiej modernizacji funkcjonuje jako prywatny ośrodek zdrowia.
Spółka z o.o. RONAR przeniesiona do Czerwonaka, w dalszym ciągu funkcjonuje jako narzędziownia, znaczna część jej pracowników to dawni pracownicy Rometu.
W Luboniu po Oddziale Maszyn i Urządzeń Nietypowych (tzw. Luba) mieści się duży sklep tapet oraz mebli.
W obiektach po Wydziale Obróbki Mechanicznej piasty w Luboniu przy ul. Powstańców Wielkopolskich mieszczą dwie firmy. Na terenie tym zostały zmodernizowane, oraz zbudowane nowe hale w których produkuje się między innymi haki holownicze samochodów. W drugiej części obiektu mieści się hurtownia opon samochodowych, oraz stacja diagnostyczna kontroli pojazdów.
Firma LIMOTS z produkcją łańcuchów w Środzie Wlkp. Została sprzedana firmie angielskiej, niestety po krótkim czasie upadła. Inwestor opuścił firmę, a pracownicy pozostali bez pracy. Firma obecnie nie istnieje.
Informacje podane w tym rozdziale oparte są na własnej wiedzy, oraz zasłyszane od byłych pracowników ROMETU i mogą być w jakimś zakresie nieścisłe.

## 11. Wiersz–fraszka Lecha Konopińskiego na 40 lecie Rometu *)

***40 lat „ROMETU”***

*Życie zaczyna się po czterdziestce!*
*Kto z was w to hasło uwierzyć nie chce*
*Tego w Romecie chętnie przekona*
*„Dziadek” i Zygmuś” lub „Kaczor Donald”.*
*Choć prawdę mówiąc – od Księcia Piasta*
*Świat się na piastach kręci i basta!*
*A gdy z Rometu jeszcze ma łańcuch,*
*To się tak kręci jak panna w tańcu!*
*Rower, samochód czy też śmigłowiec*
*Nasze łańcuchy ma rozrządowe.*
*Dzięki nam nocą rowery świecą,*

*„Smykami” – radość sprawiamy dzieciom.*
*A gdy brakuje w stacjach benzyny,*
*Hulajnogami w Polskę pędzimy!*
*Gna „Rometowskich” załóg peleton –*
*Oto dyrekcję mamy przed metą:*
*Bogdan Stefaniak poprzez ćwierćwiecze*
*Ma nad poznańskim zakładem pieczę.*
*To on wybucha czasem jak wulkan.*
*Albo z anielskim mówi obliczem –*
*„Ja was przed kasą drodzy rozliczę!*
*Pierwszy na mecie jest więc naczelny,*
*I Jemu fotel zwycięski ścielmy.*
*Porzucił fajkę i papierosy,*
*Więc dyrektorskiej krzepy ma dosyć!*

*Techniką rządzi tu Nowikowski,*
*Co się nie lęka spraw bardzo gorzkich:*
*Gorzkie problemy, gorzka herbata,*
*I już pan Wiesław lata jak szatan.*
*Zwraca z nawiązką, co dał mu „Romet”*
*Za doświadczenie, za staż, za żonę …*

*W produkcji wszystko musi się udać*
*Bo w rękach trzyma ją Zdzisław Duda!*
*To on dba o to, by wszystko grało,*
*I umie z góry spojrzeć na całość.*

*Jacek Zalewski – nasz szef handlowy*
*Ma wszystkie cechy, handlowej głowy:*
*Z działki swej rusza jak w Polskę motyl,*
*A w życiu ceni – duże obroty!*
*Dostawców, tudzież klientów tropi,*
*W kawie i w dymku widzi swój doping!*

*By sztab dyrekcji wypadł na piątkę*
*Piąty zarządza naszym majątkiem:*
*Marian Ratajczak – ekonomiczny,*
*I jemu zgodnych bilansów życzmy.*
*To on „psze pana” kawy nie pije*
*I się nie pali wcale do przyjęć.*
*Do ksiąg i książek przywykł od dziecka,*
*Wśród nich się zwija tak jak kuleczka!*

*„Piątka” z „Rometu” kręci się jak może*
*Na krętej szosie, na twardym torze.*
*Za czołem Rada pędzi wspaniała,*
*Której przewodzi Janusz Kaczała.*
*Władysław Paszke – pierwszy sekretarz*
*Wie doskonale gdzie start i meta.*
*Obok Leonard Mikołajewicz,*
*Który idee związkowe krzewi.*
*Młodzież pod wodzą Wojciecha Krolla*
*Nie chce ustąpić dorosłym pola.*

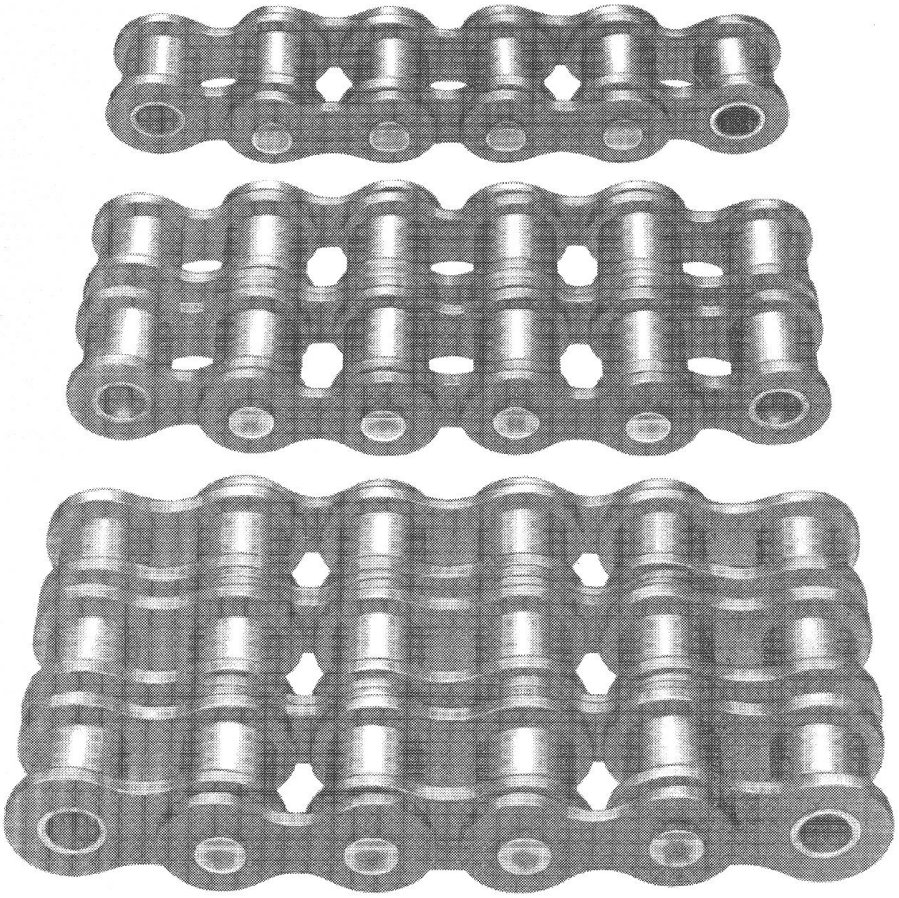
*Wśród nowatorów – Kazio Łukowski*
*W technice złote zapisał zgłoski.*
*A SIMP-atyczny Janek Cichocki*
*Z inżynierami świetnie gra w klocki.*

*Gdy „Rometowi” strzela „Czterdziecha”*
*W drugą „czterdziestkę” pora już jechać!*
*Na toast starczy czterdzieści procent*
*By lat czterdziestu sławić owoce.*
*Ale zaśpiewać trzeba już „sto lat”*
*Bo to jest właśnie załogi wola!*

*„Gucia” z „Cypiskiem” chwalimy dzisiaj,*
*„Smyka” i „Skuter”, „Balbinkę” i „Ptysia”.*
*Przeminą jednak dziecięce latka*
*I wnet Agatą będzie „Agatka”.*
*Świat zadziwimy produkcją naszą!*
*Łańcuchy rakiet kosmos opaszą,*
*I wystrzelimy „korki z szampana”*
*By Jubileusz był także dla nas.*

*Lech Konopiński.*

*) – W zakładzie ROMET w Poznaniu jubileusze były liczone od daty upaństwowienia zakładu w 1949 roku, 40 lecie obchodzone było w 1989 roku.



Opracowanie graficzne: Jan Cichocki.